



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/119
6 mai 2008

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport intermodal
et de la logistique

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DU TRANSPORT INTERMODAL
ET DE LA LOGISTIQUE SUR SA QUARANTE-NEUVIÈME SESSION¹
(Genève, 17 et 18 mars 2008)**

TABLE DES MATIÈRES

| | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|--|--------------------|-------------|
| I. PARTICIPATION | 1 | 3 |
| II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour)..... | 2 | 3 |
| III. COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE LA CEE (CTI) (point 2 de l'ordre du jour)..... | 3 – 4 | 3 |
| IV. TRANSPORT ET SÛRETÉ (point 2 <i>bis</i> de l'ordre du jour)..... | 5 | 3 |
| V. FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT INTERMODAL ET DE LA LOGISTIQUE (point 3 de l'ordre du jour)..... | 6 – 15 | 4 |

¹ Tous les documents mentionnés dans le présent rapport peuvent être consultés et téléchargés depuis le site de la CEE (<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>) ou le système ODS de l'ONU (<http://documents.un.org>).

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

| | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|---|--------------------|-------------|
| VI. ACTIVITÉS RÉCENTES DE LA COMMISSION EUROPÉENNE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT INTERMODAL ET DE LA LOGISTIQUE (point 3 <i>bis</i> de l'ordre du jour)..... | 16 – 17 | 6 |
| VII. SUIVI ET ANALYSE DES MESURES NATIONALES VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL (point 4 de l'ordre du jour) | 18 | 6 |
| VIII. EXAMEN COLLÉGIAL DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT INTERMODAL DE LA TURQUIE (point 5 de l'ordre du jour) | 19 | 6 |
| IX. SUIVI DES POIDS ET DIMENSIONS DES UNITÉS DE CHARGEMENT UTILISÉES EN TRANSPORT INTERMODAL (point 6 de l'ordre du jour) | 20 – 25 | 7 |
| X. CHAÎNES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE MODERNES (point 7 de l'ordre du jour) | 26 – 34 | 8 |
| XI. TRANSPORT INTERMODAL ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE: SUIVI D'UN SÉMINAIRE CEMT/CEE (KIEV, 27 ET 28 SEPTEMBRE 2004) (point 8 de l'ordre du jour)..... | 35 – 37 | 9 |
| XII. ACCORD EUROOPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC) (point 9 de l'ordre du jour) | 38 – 45 | 10 |
| XIII. PROTOCOLE À L'AGTC CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ PAR VOIES NAVIGABLES (point 10 de l'ordre du jour) | 46 – 50 | 11 |
| XIV. DATE DE LA PROCHAINE SESSION (point 11 de l'ordre du jour) | 51 – 52 | 12 |
| XV. RAPPORT (point 12 de l'ordre du jour) | 53 | 12 |
| Annexe | | |
| Propositions d'amendement à l'AGTC adoptées par le Groupe de travail le 18 mars 2008 | | 13 |

I. PARTICIPATION

1. Ont participé à la session des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, France, Lettonie, Lituanie, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. La Commission européenne était également représentée. Des représentants de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et du Projet de chemin de fer transeuropéen (TER) de la CEE ont participé à la session. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées: Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires des transports (CLECAT), Association intermodale européenne (EIA), Groupement européen du transport combiné (GETC), Bureau international des conteneurs (BIC), Association internationale du transport multimodal (IMMTA), Organisation internationale de normalisation (ISO), Fédération routière internationale (FRI), Union internationale des transports routiers (IRU) et Union internationale des compagnies de transport combiné route/rail (UIRR).

II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour)

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/118), moyennant l'ajout du point 2 *bis*, intitulé «Transport et sûreté».

III. COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE LA CEE (CTI) (point 2 de l'ordre du jour)

3. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la soixante-dixième session (19-21 février 2008) du Comité des transports intérieurs, qui avait commencé par une réunion ministérielle sur l'évolution future des liaisons de transport Europe-Asie (ECE/TRANS/200). Les ministres des transports de 18 pays se trouvant le long des liaisons de transport Europe-Asie ou leurs représentants ont signé une déclaration commune et ont approuvé les axes Europe-Asie qui avaient été définis et déclarés prioritaires dans le cadre d'un projet quinquennal entrepris conjointement par la CEE et la CESAP. Les travaux à venir dans ce domaine seront menés par un groupe spécial d'experts de la CEE, aux activités duquel le WP.24 est invité à participer.

4. Le Comité a également créé, sous l'égide du WP.5, un groupe d'experts sur les liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays, qui devrait collaborer avec le WP.24. Enfin, le Comité a chargé le WP.24 d'analyser les nouveaux défis posés par les chaînes logistiques à la coordination et à la gestion du transport terrestre et a encouragé les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC) à prendre une part active à ces travaux.

IV. TRANSPORT ET SÛRETÉ (point 2 *bis* de l'ordre du jour)

5. Le Groupe de travail a noté que le Comité avait demandé à ses organes subsidiaires de donner rapidement suite aux recommandations formulées par le Groupe multidisciplinaire d'experts de la sûreté des transports intérieurs. Parmi ces recommandations, figuraient un examen de l'ensemble des instruments juridiques internationaux de la CEE dans le domaine des transports et, le cas échéant, l'incorporation de dispositions relatives à la sûreté (ECE/TRANS/200, par. 36). Le Groupe de travail a rappelé ses délibérations sur cette question à ses sessions de mars 2004 et de septembre 2005 – au cours desquelles elle avait renvoyé à

l'étude réalisée par la CEMT en 2004 sur la sûreté du transport des conteneurs dans les différents modes – et a décidé de revenir à cette demande dans sa prochaine session (TRANS/WP.24/103, par. 24; TRANS/WP.24/109, par. 44 et 45).

V. FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT INTERMODAL ET DE LA LOGISTIQUE (point 3 de l'ordre du jour)²

6. Le Groupe de travail a pris note des documents informels n^{os} 1 et 2 (2008), établis par la Serbie et la FRI, ainsi que des exposés présentés par la Slovaquie, la Commission européenne, l'UIRR et le BIC au sujet des faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal et de la logistique.

7. Prenant en compte les renseignements détaillés fournis à ses sessions de 2007 (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 5 à 12; ECE/TRANS/WP.24/117, par. 7 à 19), le Groupe de travail a noté que le trafic intermodal rail/route total réalisé par les sociétés UIRR, représentatif de l'évolution générale de la situation en Europe occidentale dans ce domaine, avait augmenté de 15 % entre 2005 et 2006 pour atteindre 2 720 000 envois, soit 5 440 000 TEU³. Il ressort des chiffres préliminaires que le trafic intermodal route/rail a continué de croître en 2007 (+9,7 %), pour atteindre 2 980 000 envois.

8. En 2007, le trafic route/rail non accompagné (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) a augmenté de 8,8 % pour atteindre 2 540 000 envois. Le trafic route/rail accompagné a enregistré, avec 440 000 envois, une hausse d'environ 15 %. Contrairement à ce qui s'est passé ces dernières années, le trafic intermodal international semble avoir augmenté à un rythme plus lent (+9,5 %) que le trafic national (+10 %). En 2007, 1 970 000 envois ont été transportés en trafic international, contre 1 020 000 en trafic national.

9. Les premières tendances pour l'année 2008 font apparaître une croissance globale continue du trafic (plus de 10 %), qui est due à la mise en place de nouvelles infrastructures sur le corridor transalpin (tunnel de Lötschberg) et l'introduction de nouveaux services de transport intermodal vers l'Europe orientale, la Fédération de Russie et l'Europe du Sud-Est.

10. Les raisons de cette croissance rapide et continue du transport ferroviaire intermodal, ainsi que les goulets d'étranglement en matière de capacité qui en ont résulté et la détérioration de la qualité du service ferroviaire ont déjà été signalés et analysés lors des sessions du Groupe de travail tenues en 2007. Des résultats du projet dit DIOMIS (ECE/TRANS/WP.24/117, par. 12), il ressort que la grande majorité des opérateurs de transport intermodal sont d'avis que la forte augmentation de trafic enregistrée ces deux dernières années est principalement due à une hausse générale des volumes du trafic de marchandises et au démarrage de nouveaux services de transport intermodal. Le renforcement de la coordination avec les partenaires et l'amélioration de la qualité du service ont également joué un rôle important. Les prix des services de transport intermodal n'ont pas été considérés comme des facteurs revêtant une grande importance.

² Tous les documents informels et tous les exposés présentés à la session sont disponibles sur le site Web suivant: <http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-presentations/24presentations.html>.

³ Un envoi UIRR (accompagné ou non accompagné) équivaut à deux unités de 20 pieds (TEU).

Sur le plan négatif, les opérateurs de transport modal ont estimé que les prix du transport ferroviaire avaient augmenté et que la qualité de service était inexistante. Les opérateurs de transport intermodal ont également exprimé leur préoccupation au sujet de l'intensification de la concurrence du transport routier et de la hausse du nombre de compagnies ferroviaires.

11. En 2007, le transport de conteneurs sur le chemin de fer transsibérien a, selon les chemins de fer russes, enregistré une hausse de 26 %, pour atteindre 226 000 unités. L'exploitation expérimentale d'un train de conteneurs entre Beijing et Hambourg en janvier 2008 a démontré que les six compagnies ferroviaires concernées étaient en mesure d'exploiter ce train le long de ce corridor de 9 992 km en quinze jours. Des essais similaires ont été réalisés en 2007 avec des trains de conteneurs entre la Chine et la République tchèque. Ils ont montré que le transport intermodal pouvait représenter une solution viable pour le transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie, étant près de deux fois plus rapide que le transport maritime et nettement moins cher que le fret aérien.

12. Sur la base d'un exposé présenté par un expert d'une grande compagnie maritime, le Groupe de travail a examiné les défis que posaient aux gouvernements et aux industriels la croissance rapide du trafic entre les ports et l'arrière-pays, ainsi que les possibilités offertes à cet égard par le transport intermodal (par chemin de fer et par voie navigable). Le parc mondial de conteneurs maritimes est estimé à 16 millions de boîtes, soit une capacité de quelque 20 millions de TEU. En 2007, le trafic mondial a représenté quelque 142 millions de TEU, soit plus de deux fois le trafic enregistré en 2002 (68 millions de TEU). Le trafic à destination et en provenance de l'Europe s'est établi à 50 millions de TEU, dont 34 millions par les ports situés sur ce qu'il est convenu d'appeler la Rangée Nord-Europe (Le Havre, Rotterdam, Anvers, Bremerhaven, Hambourg, etc.). Le trafic de conteneurs devrait croître de l'ordre de 10 à 15 % par an au cours des années à venir.

13. Le Groupe de travail a noté que, suite à la concentration du trafic entre un plus petit nombre de compagnies maritimes, sur des navires plus grands (10 000 à 13 000 TEU) et dans un nombre réduit de ports, il était devenu de plus en plus important de disposer, entre les ports et l'arrière-pays, de liaisons de transport efficaces et capables d'acheminer d'importants volumes de trafic dans des délais donnés, d'autant plus que les capacités de stockage dans les ports européens étaient très limitées. En moyenne, deux tiers du trafic entre les ports de la Rangée Nord et l'arrière-pays se font encore par route, le transport par chemin de fer et par voie navigable représentant souvent moins de 20 %. En fonction de l'emplacement géographique des ports, les services de transport intermodal par chemin de fer et/ou par voie navigable, à condition d'être bien intégrés non seulement dans l'interface mer-air mais également dans les chaînes d'approvisionnement et dans un réseau de terminaux et plates-formes logistiques, devraient pouvoir très largement tirer parti de cette évolution (voir également le document ECE/TRANS/WP.24/117, par. 13).

14. Le représentant de la Serbie a annoncé l'adoption d'une nouvelle stratégie gouvernementale en matière de transport (2008-2015), qui portait notamment sur le développement du transport intermodal. Le représentant de la Slovaquie a rendu compte de la mise en place d'opérations de transport ferroviaire de conteneurs efficaces entre le port de Koper (Slovénie) et les usines de construction de voitures en Slovaquie, grâce auxquelles 232 000 tonnes de pièces automobiles avaient été transportées en 2007.

15. Le Groupe de travail a également été informé que le Bureau international des conteneurs (BIC) lançait un nouveau service visant à affecter des marquages et des codes du propriétaire aux unités de chargement européennes (conteneurs, caisses mobiles), sur le modèle de ceux qui sont affectés aux conteneurs maritimes ISO.

VI. ACTIVITÉS RÉCENTES DE LA COMMISSION EUROPÉENNE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT INTERMODAL ET DE LA LOGISTIQUE (point 3 bis de l'ordre du jour)

16. Le représentant de la Commission européenne a informé le Groupe de travail de l'adoption, le 18 octobre 2007, d'un plan d'action logistique, dans le cadre d'un vaste programme de transport de marchandises portant également sur d'autres questions, notamment un réseau ferroviaire axé sur le transport de marchandises, une nouvelle politique portuaire, des autoroutes de la mer et un espace maritime européen sans frontière.

17. Les sujets évoqués dans ledit plan d'action ont été choisis sur la base de larges consultations avec les parties prenantes, couvrant quatre grands domaines: innovation, qualité, simplification et transport vert. Dans ce cadre, la Commission a commencé à mettre au point une feuille de route pour la mise en œuvre du concept de fret électronique, basé sur la vision d'un flux d'informations électroniques et sans papier accompagnant le mouvement physique des marchandises. En outre, la Commission continue de rechercher des solutions pratiques, y compris au moyen de mesures réglementaires, aux goulets d'étranglement en matière de logistique des mouvements de marchandises. Parmi les autres sujets abordés, figurent des indicateurs d'efficacité de la logistique des mouvements de marchandises et la définition de critères d'évaluation des terminaux intermodaux. Des études sur l'harmonisation et l'automatisation des documents de transport ainsi que sur les normes relatives aux poids et dimensions des véhicules énoncées dans la Directive 96/53/CE sont également prévues et devraient être menées à terme en 2008. Enfin, dès la fin de l'année 2008, on devrait définir plusieurs «corridors verts» sur lesquels les différents modes de transport (courtes liaisons maritimes, chemins de fer, voies navigables et routes) devraient se compléter pour offrir des solutions de transport respectueuses de l'environnement.

VII. SUIVI ET ANALYSE DES MESURES NATIONALES VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL (point 4 de l'ordre du jour)

18. Conformément aux décisions qu'il avait prises à ce sujet à sa dernière session, le Groupe de travail a noté que le secrétariat rassemblait encore des informations sur les mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal, afin d'établir des questionnaires préremplis pour transmission aux États membres de la CEE durant l'été 2008 (ECE/TRANS/WP.24/117, par. 21 à 24). Les informations reçues seraient examinées par le Groupe de travail à sa prochaine session, prévue en octobre 2008.

VIII. EXAMEN COLLÉGIAL DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT INTERMODAL DE LA TURQUIE (point 5 de l'ordre du jour)

19. Le Groupe de travail a été informé que l'examen collégial de la politique de transport intermodal de la Turquie n'était pas encore achevé et serait présenté à un stade ultérieur, s'il y a lieu (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 16 à 18).

IX. SUIVI DES POIDS ET DIMENSIONS DES UNITÉS DE CHARGEMENT UTILISÉES EN TRANSPORT INTERMODAL (point 6 de l'ordre du jour)

A. Transport des conteneurs ISO de 45 pieds sur le réseau routier européen

20. Rappelant les débats tenus lors de ses dernières sessions (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 31 à 35), le Groupe de travail a fait observer que les résultats d'une enquête sur l'acceptation du transport des conteneurs ISO de 45 pieds sur le réseau routier des États membres de la CEE avaient été affichés sur le site Web du WP.24⁴.

21. Le secrétariat a été chargé de continuer à suivre l'évolution de la situation dans ce domaine et d'en informer le Groupe de travail.

B. Impact des «mégacamions» sur le transport intermodal et sur le réseau routier européen

22. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait, lors de ses dernières sessions, examiné l'impact des «mégacamions» mesurant au maximum 25,25 mètres de long et pesant jusqu'à 60 tonnes sur le transport intermodal et sur les réseaux routiers européens (ECE/TRANS/WP.24/117, par. 38 à 46; ECE/TRANS/WP.24/115, par. 36 à 38). Bien que des poids lourds de ce type circulent régulièrement dans certains pays nordiques comme la Suède, ils ne sont pour l'instant pas autorisés sur le réseau routier des autres pays européens. Cela dit, ces «mégacamions» sont autorisés, à titre expérimental, aux Pays-Bas, tandis que des études ont été réalisées dans d'autres pays, tels que l'Allemagne, la Belgique, la France et le Royaume-Uni.

23. Le représentant de la Suède a informé le Groupe de travail de l'application dans son pays du concept dit «modulaire». Ce concept, tel que défini dans la Directive européenne 96/53/CE, n'est pour l'instant autorisé qu'en Finlande et en Suède. Il permet des combinaisons de camions d'une longueur maximale de 25,25 mètres utilisant les types de véhicules actuels et les unités de chargement fabriquées et autorisées sur le territoire de l'Union européenne, par exemple un camion équipé d'une unité de chargement de 7,82 mètres de long tirant une semi-remorque de 13,6 mètres ou un tracteur et une semi-remorque de 13,6 mètres de long tirant une remorque de 7,82 mètres de long. Ce concept peut être appliqué sur la quasi-totalité du réseau routier suédois, dont 94 % sont ouverts aux véhicules routiers pesant jusqu'à 60 tonnes. La part de marché des véhicules routiers de ce type pour le transport à longue distance est de l'ordre de 90 %.

24. Depuis son introduction, le concept modulaire n'a rencontré aucun problème technique ou économique ni n'a suscité de préoccupations en matière de sécurité en Suède, sans doute parce qu'il n'avait pas entraîné de modifications de la législation précédemment applicable pour ce qui est des poids et des dimensions dans le transport routier national. On a plutôt constaté que le concept modulaire favorisait la promotion du transport intermodal en Suède, car permettant un transport facile et rentable d'unités de transport intermodal entre la route et le rail.

25. Le secrétariat a été chargé de continuer à suivre l'évolution de la situation dans ce domaine et d'en informer le Groupe de travail.

⁴ www.unece.org/trans/wp24/documents/Survey_results_45ft_containers_e.doc.

X. CHAÎNES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE MODERNES (point 7 de l'ordre du jour)

26. Le Groupe de travail a rappelé que son programme de travail contenait le point suivant: «Analyse des chaînes de transport et de la logistique modernes qui permettent une intégration des systèmes de production et de distribution, donnant aux gouvernements une base rationnelle pour prendre des décisions sur la demande de transport et le choix des modes, ainsi que sur des réglementations et des infrastructures efficaces de transport intermodal et tenant compte des prescriptions en matière de sécurité et de sûreté des transports» (ECE/TRANS/WP.24/117, annexe). L'importance d'une logistique et de systèmes de transport efficaces pour la compétitivité des économies européennes étant de plus en plus reconnue, le Groupe de travail avait déjà estimé, à sa quarante-septième session, que les organisations intergouvernementales devaient participer à l'échange d'informations sur les bonnes pratiques et, éventuellement, à la coordination d'activités bien ciblées dans ce domaine (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 39 à 43).

27. Conformément à ce mandat et afin d'orienter les travaux futurs, le Groupe de travail a examiné deux notes sur la logistique et le rôle des gouvernements en la matière, ainsi qu'un projet de plan d'action établis par le Président et le Vice-Président du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/2008/1; ECE/TRANS/WP.24/2007/3). Ces notes, auxquelles est venu s'ajouter l'exposé présenté lors de la présente session par un éminent expert belge en transport et logistique, contiennent une définition, une description et une analyse détaillées des connaissances actuelles en matière de logistique et de gestion de la chaîne d'approvisionnement. Ces documents contiennent également un tour d'horizon des facteurs et des besoins logistiques qui déterminent la demande de transport, la qualité des services de transport et l'occupation des sols (emplacement des plates-formes logistiques et des terminaux intermodaux), ainsi que des mesures que les gouvernements pourraient prendre.

28. Le Groupe de travail a fait observer que les systèmes de gestion de la chaîne d'approvisionnement et la logistique modernes revêtaient une importance croissante et capitale pour la compétitivité des économies de la région de la CEE, entraînant une transformation de fond de la manière dont les biens sont fabriqués, fournis, livrés et retournés. Du fait de la demande des consommateurs et de la mondialisation de la production ainsi que du commerce, les chaînes d'approvisionnement et de distribution deviennent plus longues, tandis que les systèmes de production, d'approvisionnement et de distribution à flux tendus nécessiteront de plus en plus des systèmes de transport fiables, flexibles, rapides et efficaces. Cette situation a un impact majeur sur le choix du mode de transport fait par les industriels (route, rail, voie navigable, mer et/ou air) ainsi que sur les politiques de transport adoptées par les gouvernements.

29. Les gouvernements doivent mieux comprendre les besoins des chaînes d'approvisionnement et de la logistique modernes, qui ne s'arrêtent pas aux frontières nationales. Les politiques nationales de transport doivent être coordonnées et harmonisées si l'on veut relever ces défis planétaires. Ces politiques devraient permettre de disposer d'un cadre réglementaire approprié, d'une infrastructure de transport utile et des compétences nécessaires en matière de logistique. Les politiques de transport devraient également garantir des règles de concurrence équitables entre tous les acteurs et favoriser la durabilité, la sécurité et la sûreté du transport et du mouvement des marchandises.

30. Le Groupe de travail a noté que certains États membres de la CEE et la Commission européenne avaient déjà pris des mesures pour relever ces défis. C'est ainsi qu'ils ont commencé à définir, en étroite collaboration avec les groupes industriels concernés et d'autres parties prenantes, le rôle et la responsabilité des gouvernements et des acteurs non gouvernementaux dans ce domaine. Ils ont également commencé à définir les politiques réglementaires, financières et éducatives appropriées de nature à contribuer à des systèmes de transport intermodal de marchandises plus efficaces, viables et intégrés dans des systèmes logistiques et d'approvisionnement modernes.

31. Le Plan directeur du transport de marchandises et de la logistique récemment adopté par l'Allemagne et présenté durant la session semble être un bon exemple à cet égard. Conçu pour améliorer la compétitivité du secteur de la logistique, ce document a pour effet de planifier les conditions optimales de la conception, du financement et de l'exploitation des systèmes de transport de marchandises, de contribuer aux transformations structurelles ainsi qu'au développement durable et de mieux faire comprendre au public l'importance du transport de marchandises et de la logistique.

32. Le Groupe de travail a estimé qu'il pourrait jouer un rôle utile dans ce domaine en facilitant un échange d'informations et de bonnes pratiques entre pays de la région de la CEE, en contribuant à la mise au point de concepts et d'indicateurs pour mesurer cette évolution logistique et en mettant ces connaissances spécialisées au service de politiques et de mesures d'élaboration de règlements ou de renforcement des capacités qui appellent une approche intergouvernementale et paneuropéenne.

33. Afin de mieux définir et structurer ces activités, le Groupe de travail a invité les experts intéressés à partager leur savoir-faire et leur expérience lors des sessions futures du Groupe de travail. Les experts pourraient également établir une liste des mesures ou des domaines d'action qui permettraient aux gouvernements d'influer sur l'évolution de la logistique aux niveaux national et international. Le Groupe de travail pourrait, à ses sessions futures, examiner les éléments d'une éventuelle action intergouvernementale. Le secrétariat a été chargé d'aider le Président à organiser de telles activités intersessions pour les experts intéressés, éventuellement en alimentant les débats de groupes d'experts virtuels communiquant par courrier électronique.

34. Le Groupe de travail a estimé que les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale tireraient profit d'une participation active à ces activités, car le transport intermodal et la logistique devenaient d'importants éléments de la chaîne d'approvisionnement mondiale de nature à avoir une incidence de plus en plus grande sur leur économie.

XI. TRANSPORT INTERMODAL ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE: SUIVI D'UN SÉMINAIRE CEMT/CEE (KIEV, 27 ET 28 SEPTEMBRE 2004) (point 8 de l'ordre du jour)

35. Le représentant de l'Observatoire du transport intermodal établi en Ukraine a informé le Groupe de travail des faits nouveaux intervenus le long des axes de transport intermodal Nord-Sud (C-E 10, 95, 70, 70/2: Helsinki-Istanbul/Alexandroupolis) et Est-Ouest (C-E 30: Dresde-Kiev) faisant partie des corridors de transport Europe-Asie. L'Observatoire continue de rassembler des renseignements sur les plans d'investissement et les nouveaux services de transport intermodal offerts le long de ces axes et en informera le Groupe de travail.

36. Le secrétariat du Corridor paneuropéen III (Berlin-Kiev) a informé le Groupe de travail des faits nouveaux intervenus en ce qui concerne la modernisation des infrastructures et l'amélioration de l'interopérabilité technique et juridique le long de ce corridor de transport routier/ferroviaire, qui avaient abouti à l'élaboration d'une stratégie de transport transnational pour ce corridor.

37. Le Groupe de travail a invité l'Ukraine à poursuivre ses activités en tant qu'observatoire du transport intermodal et de forum d'échange d'informations conformément au mandat qui lui a été confié et à lui présenter un rapport annuel. Le point de contact de l'Observatoire est M. Oleksandr Polischuk (adresse électronique: o.polischuk@liski.com.ua).

XII. ACCORD EUROOPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC) (point 9 de l'ordre du jour)

A. État de l'AGTC

38. Le Groupe de travail a noté que, suite à l'adhésion de la Lituanie le 8 mai 2008, l'AGTC comptait 31 Parties contractantes⁵.

39. Des informations détaillées sur l'AGTC, y compris le texte complet et actualisé de l'Accord (ECE/TRANS/88/Rev.4)⁶, une carte du réseau AGTC, un inventaire électronique des normes énoncées dans l'Accord ainsi que toutes les notifications dépositaires pertinentes, peuvent être consultés sur le site Web du Groupe de travail⁷.

B. Nouvelles propositions d'amendement

40. Comme suite à la demande formulée par le CTI et conformément à son programme de travail, le Groupe de travail a examiné un ensemble de propositions d'amendement visant notamment à inclure un certain nombre de lignes ferroviaires dans l'AGTC, complétant les réseaux existants et couvrant d'importantes liaisons internationales paneuropéennes de transport combiné au Bélarus, en Estonie, en Fédération de Russie et en Lettonie. Ces propositions portent également sur des lignes ferroviaires et des installations connexes qui permettraient d'étendre le réseau AGTC à l'Asie centrale ainsi qu'au Caucase et de l'aligner sur le réseau ferroviaire AGC dans ces régions (ECE/TRANS/WP.24/2008/3 et Add.1).

41. Ces propositions d'amendement ont déjà fait l'objet d'un examen préliminaire lors de la quarante-septième session du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 48 et 49). Afin de faciliter les consultations entre les pays directement intéressés (art. 15 3) de l'AGTC), le

⁵ Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suisse, Turquie et Ukraine.

⁶ Il est à 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.

⁷ <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

secrétariat a, en février 2007 et 2008, transmis aux États membres de la CEE concernés ces propositions d'amendement relatives aux annexes I et II de l'AGTC.

42. Parmi les propositions d'amendement examinées par le Groupe de travail, figurent également de nouvelles lignes AGTC et de nouveaux points de passage des frontières concernant la Pologne et la Slovaquie, qui avaient déjà été adoptés par le Groupe de travail le 30 mars 2006 (ECE/TRANS/WP.24/2008/3/Add.2; ECE/TRANS/WP.24/111, par. 24).

43. Enfin, ces propositions d'amendement comprennent également un projet de modification du nom du Groupe de travail de la CEE chargé de l'administration de l'AGTC (conformément aux articles 14, 15 et 16 de l'Accord) en vue de l'aligner sur l'appellation actuelle (ECE/TRANS/WP.24/2008/3, par. 3; TRANS/WP.24/2004/5, par. 19).

44. Conformément aux articles 14 et 15 de l'Accord, les représentants des Parties contractantes à l'AGTC présents et votants ont à l'unanimité adopté les propositions d'amendement figurant dans les documents ECE/TRANS/WP.24/2008/3, Add.1 et Add.2, à l'exception des propositions d'amendement figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/2008/3/Add.1 et concernant l'Autriche (15), la Hongrie (19), l'Arménie (35), la Géorgie (37) et le Turkménistan (39), pour lesquelles les consultations n'étaient pas encore terminées. Les propositions d'amendement adoptées par le Groupe de travail sont reproduites à l'annexe du présent rapport.

45. Le secrétariat a été chargé de transmettre ces propositions au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, en sa qualité de dépositaire de l'Accord, en vue de la publication des notifications dépositaires correspondantes.

XIII. PROTOCOLE À L'AGTC CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ PAR VOIES NAVIGABLES (point 10 de l'ordre du jour)

46. Le Protocole à l'AGTC a été signé par 15 pays et ratifié par huit⁸, mais n'est pas encore entré en vigueur. Le texte du Protocole figure dans le document ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2⁹. On trouvera sur le site Web du Groupe de travail des informations détaillées sur le Protocole, y compris le texte de cet instrument et toutes les notifications dépositaires pertinentes¹⁰.

47. Le Groupe de travail a noté que le CTI avait encouragé les Parties contractantes à l'AGTC intéressées à adhérer au Protocole dès que possible. Le CTI avait également demandé au Groupe de travail d'examiner les propositions d'amendement au Protocole déjà soumises (ECE/TRANS/200, par. 93) et de prendre une décision à leur sujet.

⁸ Bulgarie, Danemark, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie et Suisse.

⁹ Il est à 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.

¹⁰ <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

48. Le Groupe de travail a été informé que la Serbie envisageait de ratifier le Protocole, ce qui permettrait à cet instrument d'entrer en vigueur.

49. Conformément à la décision du CTI, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir le texte de synthèse des propositions d'amendement soumises par l'Autriche, la Bulgarie, la France, la Hongrie et la Roumanie (ECE/TRANS/WP.24/117, par. 58; TRANS/WP.24/97, par. 23). Ces propositions devraient prendre en compte les résultats d'une enquête du secrétariat sur les actuelles normes d'infrastructure contenues dans le Protocole (ECE/TRANS/WP.24/111, par. 31 à 33).

50. Une fois le Protocole entré en vigueur, les propositions d'amendement pourront alors être officiellement adoptées par le Groupe de travail conformément aux articles 13, 14 et 15 du Protocole (ECE/TRANS/WP.24/111, par. 31 à 33).

XIV. DATE DE LA PROCHAINE SESSION (point 11 de l'ordre du jour)

51. Le Groupe de travail a exprimé des préoccupations au sujet de la tenue de ses réunions au Palais des Nations en raison de l'inefficacité des dispositions prises pour l'enregistrement des participants: le lundi matin, les délégués doivent attendre plus d'une heure au portail d'entrée du Palais. Étant donné que les retards subis par les délégations n'ont cessé de s'allonger, le Groupe de travail a décidé de ne plus tenir ses sessions le lundi matin au Palais des Nations. Aussi a-t-il décidé de tenir sa session d'automne comme prévu les 6 et 7 octobre 2008 à Genève, mais de fixer le début des travaux à 15 heures.

52. La prochaine session de printemps du Groupe de travail a été provisoirement fixée aux 19 et 20 mars 2009.

XV. RAPPORT (point 12 de l'ordre du jour)

53. Comme convenu et conformément à la décision du CTI (ECE/TRANS/156, par. 6), le secrétariat, en collaboration avec le Président et en consultation avec les délégués, a établi le présent rapport, qui sera soumis au Groupe de travail, pour adoption, à sa prochaine session d'automne.

Annexe**Propositions d'amendement à l'AGTC adoptées
par le Groupe de travail le 18 mars 2008****PROPOSITIONS D'AMENDEMENT D'ORDRE GÉNÉRAL****Articles 14, 15 et 16**

Modifier le paragraphe 2 commun aux articles 14, 15 et 16 comme suit:

«2. À la demande d'une Partie contractante, tout amendement au présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.».

PROPOSITIONS D'AMENDEMENT PAR PAYS**(16) POLOGNE****Annexe I de l'AGTC**

Ajouter la ligne de chemin de fer ci-après:

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

Parties contractantes directement intéressées (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 ci-après:

«Zwardoń (PKP) – Skalite (ŽSR)».

(18) SLOVAQUIE**Annexe I de l'AGTC**

Prolonger la ligne de chemin de fer «C-E 63 Zilina- Leopoldov- Bratislava (-Kittsee)»
Galanta

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

Parties contractantes directement intéressées (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 point de franchissement suivant:

«Skalite (ŽSR) - Zwardoń (PKP)».

(29) BÉLARUS

Annexe I de l'AGTC

Ajouter la ligne de chemin de fer ci-après:

«C 14 (Indra-) Bigosovo-Polak-Vicebsk»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3)): Bélarus, Lettonie, Lituanie.

Modifier la ligne de chemin de fer ci-après:

«C 95/2 (Lobok-) Ezjarysca-Vicebsk-Orsha - Žlobin-Slovechno (-Berezhest)
Minsk

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3)): Bélarus, Fédération de Russie, Ukraine.

Annexe II de l'AGTC

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

Ajouter le point de franchissement des frontières ci-après:

«Lobok (RZD) - Ezjarysca (BC)».

(32) FÉDÉRATION DE RUSSIE

Annexe I de l'AGTC

Ajouter les lignes de chemin de fer ci-après:

«C 75/1 (Narva-) Ivangorod-Gatčina-St. Petersburg»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3)): Estonie*, Fédération de Russie.

«C 12 (Zilupe-) Raz. Posin- Novosokol' niki-Ržev-Moskva»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3)): Fédération de Russie, Lettonie.

* N'est pas une Partie contractante à l'Accord AGTC.

«C 95/2 St. Petersburg-Dno-Novosokol' niki-Lobok (-Ezjarysca)»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3)): Bélarus, Fédération de Russie, Ukraine.

Annexe II de l'AGTC

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

Ajouter les points de franchissement des frontières ci-après:

«Ivangorod (RZD) - Narva (EVR)
Lobok (RZD) - Ezjarysca (BC)
Raz. Posin (RZD) - Zilupe (LDZ)».

(34) LITUANIE

Annexe I de l'AGTC

Modifier la ligne 20/3 comme suit:

«C 20/3 _____ (Nesterov-) Kybartai-Kazlų Rūda-Kaunas _____ -
(Mukran (Sassnitz)-) Draugystė (Klaipėda)-Šiauliai-Radviliškis
Kaišiadorys-Vilnius-Kena (-Gudagai)»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3)): Allemagne, Bélarus, Fédération de Russie, Lituanie.

Ajouter la ligne de chemin de fer ci-après:

«C 14 Radviliskis-Panvezys-Rokiskis-Obeliai (-Eglaine)»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3)): Bélarus, Lettonie, Lituanie.

Annexe II de l'AGTC

A. Terminaux importants pour le transport international combiné

Remplacer la liste existante des terminaux par la liste ci-après:

«Draugystė (Klaipėda)
Klaipėda
Paneriai (Vilnius)
Kaunas
Šeštokai».

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

Ajouter les points de franchissement des frontières ci-après:

«Joniškis (LG) - Meitene (LDZ)
Kybartai (LG) - Nesterov (RŽD)
Obeliai (LG) - Eglaine (LZD)
Kena (LG) - Gudogai (BC)
Mockava (LG) - Trakiszki (PKP)».

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

Ajouter les points de changement d'écartement ci-après:

| Gares situées entre des réseaux ferroviaires à écartements différents | Pays intéressés | Technique de changement appliquée | |
|---|-----------------|---------------------------------------|---|
| | | Changement d'essieux/ bogies de wagon | Transbordement des unités de chargement par grue ou autre matériel de manutention |
| «Šeštokai** | Lituanie | - | X |
| Mockava | Lituanie | X | X |
| Trakiszki | Pologne | - | -> |

** Ce n'est pas un point de franchissement des frontières.

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

Ajouter la liaison/le port de navires transbordeurs ci-après:

«Draugystė (Klaipėda) - Mukran (Sassnitz) (Lituanie - Allemagne)».

(36) AZERBAÏDJAN***Annexe I de l'AGTC**

Ajouter la ligne de chemin de fer ci-après:

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

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3): Azerbaïdjan*, Géorgie*, Kazakhstan*, Ouzbékistan*, Turkménistan*.

* N'est pas une Partie contractante à l'Accord AGTC.

Annexe II de l'AGTC**A. Terminaux importants pour le transport international combiné**

Ajouter le terminal ci-après:

«Baku (Keshla)».

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

Ajouter les points de franchissement des frontières ci-après:

«Beyuk (AZ) - Gardabani (GR)
Baku (AZ) - Turkmenbashi (TRK)».

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

Ajouter la liaison/le port de navires transbordeurs ci-après:

«Baku - Turkmenbashi (Azerbaïdjan - Turkménistan)».

(38) KAZAKHSTAN**Annexe I de l'AGTC**

Ajouter les lignes de chemin de fer ci-après:

«C-E 20 (Petukhovo-) Mamlyutka-Petropavlovsk-Kara Guga (-Isikul)»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3)): Allemagne, Bélarus, Belgique, Fédération de Russie, Kazakhstan, Pologne.

«C-E 24 (Zauralie-) Presnogorkovskaya-Kökshetaú-Aqmola-Mointy-Druzhba (-Alashankou)»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3)): Chine^{*}, Fédération de Russie, Kazakhstan.

«C-E 30 (Orenburg-) Iletsk I-Kandagach»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3)): Allemagne, Fédération de Russie, Kazakhstan, Pologne, Ukraine.

* N'est pas une Partie contractante à l'Accord AGTC.

«C-E 50 (Astrakhan-) Aksaraiskaya II-Atyraú-Makat-Kandagach-Arys-Almaty-Aqtogai»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3): Autriche, Fédération de Russie, France, Hongrie, Kazakhstan, Suisse, Ukraine.

«C-E 60 (Salar-) Chengeldy-Arys»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3): Azerbaïdjan^{*}, Géorgie^{*}, Kazakhstan, Ouzbékistan^{*}, Turkménistan^{*}.

«C-E 592 Beyneu-Shetpe-Aqtau»

Partie contractante directement intéressée (AGTC; art. 15 3): Kazakhstan.

«C-E 597 Makat-Beyneu (-Kungrad)»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3): Kazakhstan, Ouzbékistan^{*}, Turkménistan^{*}.

Annexe II de l'AGTC

A. Terminaux importants pour le transport international combiné

Ajouter les terminaux ci-après:

«Arys
Karaganda
Semipalatinsk
Tura-Tam
Turkestan
Zhezkazgan».

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

Ajouter les points de franchissement des frontières ci-après:

«Mamlyutka (KTZ) - Petukhovo (RZD)
Kara Guga (KTZ) - Isikul (RZD)
Presnogorkovskaya (KTZ) - Zauralie (RZD)
Druzhba (KTZ) - Alashankou (CR)
Iletsk I (KTZ) - Orenburg (RZD)
Aksaraiskaya II (KTZ) - Astrakhan (RZD)
Chengeldy (KTZ) - Salar (UR)
Beyneu (KTZ) - Kungrad (UR)».

^{*} N'est pas une Partie contractante à l'Accord AGTC.

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

Ajouter les points de changement d'écartement ci-après:

| Gares situées entre des réseaux ferroviaires à écartements différents | Pays intéressés | Technique de changement appliquée | |
|---|--------------------|---------------------------------------|---|
| | | Changement d'essieux/ bogies de wagon | Transbordement des unités de chargement par grue ou autre matériel de manutention |
| «Druzhba - Alashankou | Kazakhstan - Chine | X | X» |

(40) OUZBÉKISTAN*

Annexe I de l'AGTC

Ajouter les lignes de chemin de fer ci-après:

«C-E 60 (Chardzhev-) Bukhara-Tashkent-Salar (-Chengeldy)»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3): Azerbaïdjan*, Géorgie*, Kazakhstan, Ouzbékistan*, Turkménistan*.

«C-E 696 Tashkent-Khavast-Andizhan (-Osh)»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3): Kazakhstan, Kirghizistan*.

«C-E 695 Bukhara-Karshi-Termiz-Galaba (-Khairaton)»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3): Ouzbékistan*, Turkménistan*.

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

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3): Kazakhstan, Ouzbékistan*, Turkménistan*.

* N'est pas une Partie contractante à l'Accord AGTC.

Annexe II de l'AGTC

A. Terminaux importants pour le transport international combiné

Ajouter les terminaux ci-après:

«Andijan (North)

Bukhara-2

Chukursai

Margilan

Sergeli

Tashkent

Termez

Ulugbek».

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

Ajouter les points de franchissement des frontières ci-après:

«Alat (UR) - Chardzhev (TRK)

Salar (UR) - Chengeldy (KTZ)

Andizhan (UR) - Osh (Chemin de fer du Kirghizistan)

Galaba (UR) - Khairaton (Chemin de fer d'Afghanistan)

Chardzhev (TRK) - Alat (UR)

Termis (UR) - (Karshi) (UR)».

(41) KIRGHIZISTAN*

Annexe I de l'AGTC

Ajouter la ligne de chemin de fer ci-après:

«C-E 696 (Andizhan-) Jalalabad-Osh»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3): Kirghizistan^{*}, Ouzbékistan^{*}.

Annexe II de l'AGTC

A. Terminaux importants pour le transport international combiné

Ajouter le terminal ci-après:

«Osh».

* N'est pas une Partie contractante à l'Accord AGTC.

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

Ajouter le point de franchissement des frontières ci-après:

«Andizhan (UR) - Jalalabad (Chemin de fer du Kirghizistan)».

(42) ESTONIE***Annexe I de l'AGTC**

Ajouter les lignes de chemin de fer ci-après:

«C 75/1 Tapa-Narva (-Ivangorod)»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3)): Estonie*, Fédération de Russie.

«C-E 75 Tallin-Tapa-Tartu-Valga (-Lugaži)»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3)): Estonie*, Lettonie, Lituanie, Pologne.

Annexe II de l'AGTC**A. Terminaux importants pour le transport international combiné**

Ajouter les terminaux ci-après:

«Tallin
Tapa
Tartu
Valga».

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

Ajouter les points de franchissement des frontières ci-après:

«Narva (EVR) - Ivangorod (RZD)
Valga (EVR) - Lugaži (LDZ)».

* N'est pas une Partie contractante à l'Accord AGTC.

(43) LETTONIE

Annexe I de l'AGTC

Ajouter les lignes de chemin de fer ci-après:

«C 12 Ventspils-Jelgava-Krustpils-Zilupe (-Raz. Posinj)»
Liepaja

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3): Fédération de Russie, Lettonie.

«C 14 Riga-Krustpils -Daugavpils-Indra (-Bigosovo)»
(Obeliai-) Eglaine

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3): Bélarus, Lettonie, Lituanie.

«C-E 75 (Valga-) Lugazi-Riga-Jelgava-Meitene (-Sarkiai)»

Parties contractantes directement intéressées (AGTC; art. 15 3): Estonie*, Lettonie, Lituanie, Pologne.

Annexe II de l'AGTC

A. Terminaux importants pour le transport international combiné

Ajouter les terminaux ci-après:

«Riga
Ventspils
Liepaja
Rezekne
Daugavpils».

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

Ajouter les points de franchissement des frontières ci-après:

«Zilupe (LDZ) - Raz. Posinj (RZD)
Indra (LDZ) - Bigosovo (BC)
Lugaži (LDZ) - Valga (EVR)
Meitene (LDZ) - Šarkiai (LG)».

* N'est pas une Partie contractante à l'Accord AGTC.