



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/2008/9  
28 juillet 2008

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

Cinquantième session

Genève, 6 et 7 octobre 2008

Point 15 b) de l'ordre du jour provisoire

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

Nouvelles propositions d'amendement

Note du secrétariat

**I. INTRODUCTION ET MANDAT**

1. À sa soixante-dixième session (19-21 février 2008), le Comité des transports intérieurs a encouragé les Parties contractantes à l'AGTC à adhérer dès que possible au Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable. Il a aussi encouragé le Groupe de travail à examiner les propositions d'amendement au Protocole déjà soumises et à prendre une décision à leur sujet (ECE/TRANS/200, par. 93; ECE/TRANS/WP.24/119, par. 46 à 50).

2. Conformément à cette décision, le secrétariat a établi le présent document, qui contient des renseignements sur le statut juridique actuel du Protocole et qui regroupe toutes les propositions d'amendement précédemment 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). Dans ces propositions, sont également pris en compte les résultats d'une étude du secrétariat sur les normes d'infrastructure énoncées dans le Protocole (ECE/TRANS/WP.24/111, par. 31 à 33).

## II. ÉTAT DU PROTOCOLE

3. À l'occasion de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement (Vienne, 12-14 novembre 1997), le Protocole avait été signé par les pays suivants: Allemagne, Autriche, Danemark, France, Grèce, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Roumanie et Suisse. Il a ultérieurement aussi été signé par la Slovaquie et la Bulgarie.

4. Au 1<sup>er</sup> juillet 2008, le Protocole comptait les huit Parties contractantes ci-après, qui l'avaient ratifié ou qui y avaient adhéré: Bulgarie, Danemark, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie et Suisse.

5. Conformément à l'article 9(1) du Protocole, celui-ci entrera en vigueur lorsque au moins cinq États l'auront ratifié ou y auront adhéré, trois d'entre eux devant être reliés de façon ininterrompue par les voies de navigation intérieures visées par le Protocole. Cette condition n'étant pas encore remplie, le Protocole ne peut entrer en vigueur. Toutefois, il devrait entrer en vigueur en temps voulu, lorsque l'un ou plusieurs des États membres de la CEE concernés et Parties contractantes à l'AGTC l'auront ratifié ou y auront adhéré.

6. Conformément à ses articles 13 à 15, le Protocole peut être amendé, à la demande d'une Partie contractante, après examen de la proposition d'amendement par le Groupe de travail et adoption de cette proposition par la majorité (art. 14) ou à la majorité des deux tiers (art. 13 et 15) des Parties contractantes présentes et votantes. Étant donné que le Protocole n'entrera pas en vigueur avant sa présente session (l'article 9 s'applique), le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner et éventuellement approuver les propositions d'amendement ci-dessous mais devra attendre qu'elles soient officiellement adoptées une fois le Protocole entré en vigueur.

7. Le texte du Protocole figure dans le document ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2, qui peut être téléchargé à partir du site Web suivant: [http://www.unece.org/trans/wp24/Protocol\\_text.html](http://www.unece.org/trans/wp24/Protocol_text.html). Des renseignements plus détaillés sur l'état du Protocole, notamment ses Parties contractantes et les notifications dépositaires, peuvent être obtenus sur le site Web suivant: <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

## III. OBSERVATIONS GÉNÉRALES

8. Dans une communication transmise au secrétariat le 8 septembre 1998, la Fédération de Russie a déclaré que conformément à sa législation nationale, toutes les voies navigables intérieures russes sont fermées aux navires étrangers. La Fédération de Russie ne pourra donc accepter le Protocole avant d'avoir modifié le régime juridique applicable à ses voies navigables intérieures et procédé à la reconstruction de l'équipement hydraulique nécessaire pour garantir la sécurité de la navigation intérieure.

9. Comme indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.24/2006/4, l'Allemagne a déclaré que les prescriptions techniques minimales applicables au réseau des voies de navigation intérieures telles qu'elles sont énoncées à l'annexe II du Protocole devaient être en accord avec celles énoncées à l'annexe III du Protocole. Il incombe certes aux Parties contractantes de prendre des mesures appropriées pour que soient respectées ces prescriptions techniques minimales, qui font partie intégrante du Protocole, mais l'Allemagne estime que la mise en œuvre de telles mesures nécessiterait un temps considérable et ne pourrait se faire avant 2015

pour un certain nombre de canaux dans le corridor Rhin-Berlin. Cela est vrai, en particulier, pour les prescriptions figurant à l'alinéa iii) de la section a) de l'annexe III du Protocole qui dispose que les bateaux de navigation intérieure devaient pouvoir transporter des conteneurs sur trois hauteurs ou plus, ou sur deux hauteurs dans le cas de convois poussés d'une longueur maximale de 185 m.

#### **IV. AMENDEMENTS À L'ACCORD AGN**

10. Les dispositions du Protocole ont été, dans une large mesure, alignées sur celles de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) du 19 janvier 1996 pour ce qui est, d'une part, des données géographiques concernant le réseau et les ports des voies de navigation intérieures et, d'autre part, des caractéristiques techniques et opérationnelles.

11. Depuis son entrée en vigueur le 26 juillet 1999, l'AGN a été corrigé et amendé cinq fois. Ces modifications ont porté, d'une part, sur le corps du texte, à savoir le préambule (modifié en juin 2007), l'article 1<sup>er</sup> (modifié en juin 2007 et janvier 2008), l'article 2 (modifié en juin 2007) et, d'autre part, sur les annexes, à savoir l'annexe I relative au réseau de voies navigables (modifiée en juin 2007), l'annexe II relative aux ports de navigation intérieure (modifiée en juin 2007) et l'annexe III sur les caractéristiques techniques et d'exploitation des voies navigables (corrigée en août 2000 et juin 2007).

12. La rectification dont l'AGN a fait l'objet en 2000 ne semble pas se rapporter aux dispositions du Protocole et l'amendement à l'annexe III de l'AGN est couvert par la proposition de l'Autriche visant à modifier le Protocole (voir par. 13 à 15 ci-après). Par contre, il est possible que les autres modifications aient une incidence sur les dispositions du Protocole; c'est pourquoi le Groupe de travail devrait les réexaminer.

#### **V. PROPOSITIONS D'AMENDEMENT AU PROTOCOLE (ECE/TRANS/122 et Corr. 1 et 2)**

##### **A. Proposition d'amendement formulée par l'Autriche**

13. Dans une communication datée du 13 août 2007, l'Autriche confirme que le Protocole pourrait contribuer à la promotion du transport combiné mais relève que certaines prescriptions opérationnelles minimales applicables aux voies navigables énoncées à l'annexe III du Protocole ne garantiraient pas à l'heure actuelle l'amélioration nécessaire des caractéristiques d'infrastructure sur la partie autrichienne du Danube.

14. L'Autriche met également l'accent sur le lien qui existe entre le Protocole et l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN). Récemment, des progrès ont été réalisés au niveau du Groupe de travail en vue d'améliorer certaines dispositions de l'AGN, par exemple, en proposant l'insertion d'une note de bas de page dans l'une des dispositions concernant les prescriptions opérationnelles minimales pour les voies navigables. Cette note de bas de page vise à faire passer le nombre de jours pendant lesquels un tirant d'eau minimal doit être assuré de deux cent quarante à trois cents par an pour les sections supérieures des voies de navigation dont les niveaux d'eau fluctuent sensiblement en raison des conditions météorologiques. Il semble donc logique d'adapter le Protocole en conséquence.

15. Afin d'aligner le Protocole sur l'AGN, l'Autriche propose en conséquence l'amendement suivant:

Annexe III, a), vi), ligne 4, page 21

À la fin de la première phrase, ajouter la note de bas de page suivante:

2) Toutefois, pour les sections supérieures des cours d'eau naturels caractérisés par des niveaux d'eau qui fluctuent fréquemment en raison d'une forte dépendance directe aux conditions météorologiques, il est recommandé de se référer à une période annuelle moyenne d'au moins trois cents jours.

#### **B. Proposition d'amendement formulée par la Bulgarie**

16. Dans une communication datée d'octobre 1998, le Ministère bulgare des transports a proposé l'amendement suivant:

Annexe II, (13) Bulgarie, page 18

|                        |  |
|------------------------|--|
| <u>Après</u> C-P 80-56 | Rousse (Danube, 495,0 km) <u>ajouter</u> |
| C-P 80-53              | Lom (Danube, 743,0 km)                   |
| C-P 80-56              | Svishtov [Rousse] (Danube, 495,0 km)     |
| C-P 80-56              | Silistra [Rousse] (Danube, 495,0 km)     |

#### **C. Proposition d'amendement formulée par la Croatie**

17. En 1998, la Croatie a porté à la connaissance du secrétariat la proposition d'amendement suivante:

Annexe II, (11) Croatie, lignes 3 et 4, page 18

Remplacer

|              |                                 |
|--------------|---------------------------------|
| C-P 80-12-01 | Slavonski Brod (Sava, 355,0 km) |
| C-P 80-12-02 | Sisak (Sava, 577,0 km)          |

Par

|              |                                 |
|--------------|---------------------------------|
| C-P 80-12-01 | Sisak (Sava, 577,0 km)          |
| C-P 80-12-02 | Slavonski Brod (Sava, 355,0 km) |

#### **D. Proposition d'amendement formulée par la France**

18. Dans une communication datée du 7 novembre 1997, le Ministère français des transports a proposé l'amendement suivant:

Annexe I, (1) France, Rhône, page 10

Supprimer [St.Jean de Losne – Mulhouse] (en projet) C-E 10

**E. Proposition d'amendement formulée par la Hongrie**

19. Le Ministère hongrois des transports a proposé l'amendement suivant:

Annexe II, (10) Hongrie, page 18

Remplacer

|           |  |
|-----------|--|
| C-P 80-42 | Budapest (Danube, 1 640,0 km) <u>par</u>               |
| C-P 80-42 | Győr-Gönyü (Danube, 1794,0 km)                         |
| C-P 80-43 | Budapest (Danube, 1 652,1 km)                          |
| C 80-44   | Budapest (Danube, 1 639,8 km) [conteneurs et voitures] |
| C-P 80-45 | Budapest-Nagyttöny (Danube, 1 629,5-1 630,0 km)        |
| C-P 80-46 | Baja (Danube, 1 479,1-1 480,0 km)                      |

**F. Proposition d'amendement formulée par la Roumanie**

20. Dans une communication datée du 19 mars 1998, le Ministère roumain des transports a proposé l'amendement suivant:

Annexe I, (14) Roumanie, page 13

Après Danube C-E 80 ajouter

|                                |           |
|--------------------------------|-----------|
| Danube-Bras Chilia             | C-E 80-09 |
| Canal Danube-Canal de Bucarest | C-E 80-05 |

**VI. DÉCISIONS QUE DEVRA PRENDRE LE GROUPE DE TRAVAIL**

21. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner et éventuellement approuver les propositions d'amendement et décider des suites à donner à cet égard.

-----