



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/2006/4  
18 janvier 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>  
(29 et 30 mars 2006)

Groupe de travail du transport intermodal  
et de la logistique

(Quarante-cinquième session, 30 mars 2006,  
point 9 de l'ordre du jour)

PROTOCOLE À L'ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES  
DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS  
CONNEXES (AGTC) CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ  
PAR VOIE NAVIGABLE

Adhésion au Protocole

Note du secrétariat

1. Le Comité des transports intérieurs a demandé au secrétariat d'entreprendre une analyse des motifs pour lesquels un certain nombre d'instruments juridiques internationaux, notamment le Protocole à l'AGTC, avaient été rejetés (ECE/TRANS/156, par. 30).
2. 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 12 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.

---

<sup>1</sup> La CEMT et la CEE ont adopté des modalités de coopération portant création du «Groupe de travail conjoint CEMT/CEE sur le transport intermodal et la logistique» constitué de composantes séparées CEMT et CEE, cette dernière sous la forme du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24).

3. Au 1<sup>er</sup> janvier 2006, le Protocole comptait sept Parties contractantes: Bulgarie, Danemark, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie et Suisse. 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 intérieure visées par le Protocole. Cette condition n'étant pas remplie, le Protocole n'est pas encore entré en vigueur.

4. Les propositions d'amendement présentées au Groupe de travail, à sa vingt-neuvième session, par la France, la Hongrie et la Roumanie (document informel n° 1 (1998); TRANS/WP.24/79, par. 20) ainsi que les propositions d'amendement communiquées au secrétariat par le Gouvernement bulgare ne pourraient, après examen par le Groupe de travail, être introduites dans le Protocole qu'après son entrée en vigueur.

5. Le texte du Protocole à l'AGTC est publié sous les cotes ECE/TRANS/122 et Corr.1 (F) et Corr.2 (R).

6. Conformément à la décision susmentionnée du Comité des transports intérieurs, le secrétariat a envoyé en 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. Les pays n'étaient pas seulement interrogés sur la question de savoir s'ils envisageaient toujours de ratifier, d'accepter ou d'approuver le Protocole, mais aussi sur les motifs qui les retenaient de devenir Partie contractante.

7. À ce jour, seules l'Autriche et l'Allemagne ont officiellement fourni des renseignements.

#### Autriche

8. L'Autriche a confirmé que le Protocole pourrait contribuer à la promotion du transport combiné, tout en relevant que certaines prescriptions opérationnelles minimales pour les voies de navigation intérieure énoncées à l'annexe II du Protocole ne garantiraient pas à l'heure actuelle l'amélioration nécessaire des caractéristiques d'infrastructure sur la partie autrichienne du Danube.

9. Il a aussi été indiqué qu'il existait un lien entre les dispositions du Protocole et celles de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN). Récemment, des progrès avaient 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 C-E. Cette note de bas de page visait, en principe, à prolonger la durée au cours de laquelle un tirant d'eau minimal devait être assuré, de 240 jours à 300 jours par an pour les sections supérieures des voies de navigation, avec des niveaux d'eau fluctuant sensiblement en raison des conditions météorologiques. Il semblait donc logique d'adapter le Protocole en conséquence.

10. L'entrée en vigueur de ces amendements à l'AGN et au Protocole serait utile en ce qui concerne les améliorations nécessaires de l'état des chenaux dans la partie autrichienne du Danube. Elle permettrait à l'Autriche d'envisager positivement la ratification des

deux instruments juridiques, très importants pour le développement ultérieur du transport combiné ainsi que du transport par voies de navigation intérieure.

Allemagne

11. L'Allemagne a déclaré que les prescriptions techniques minimales pour le réseau des voies de navigation intérieure telles qu'elles étaient énoncées à l'annexe II du Protocole devaient être en accord avec toutes celles énoncées à l'annexe III du Protocole. Il incombait certes aux Parties contractantes de prendre des mesures appropriées pour répondre à ces prescriptions techniques minimales, qui faisaient partie intégrante du Protocole, mais il apparaissait 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 couloir Rhin-Berlin. Cela était vrai, en particulier, pour les prescriptions figurant à l'alinéa *iii* de la section a) de l'annexe III du Protocole qui stipulait 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.

12. Comme d'autres réponses officielles n'avaient pas encore été reçues, le Groupe de travail jugera peut-être bon d'être informé par les délégations concernées de la position de leurs pays afin d'être en mesure d'analyser les motifs invoqués et de décider des suites à donner à cet égard.

-----