

**Commission économique pour l'Europe Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des transports
par voie navigable****Groupe de travail du transport intermodal
et de la logistique**

Soixante-sixième session

Genève, 12-14 octobre 2022

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**Promotion du développement du transport de
conteneurs sur les voies navigables intérieures**

Soixante-cinquième session

Genève, 19-21 octobre 2022

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire

**Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes
de transport international combiné et les installations
connexes concernant le transport combiné par voie
navigable : application du Protocole****Alignement de l'Accord européen sur les grandes voies
navigables d'importance internationale et du Protocole
à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport
international combiné et les installations connexes
concernant le transport combiné par voie navigable****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2022, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76).
2. À sa soixante-quatrième session, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a constaté qu'il existait un décalage croissant entre :
 - L'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) ; et
 - Le Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes concernant le transport combiné par voie navigable (Protocole à l'AGTC).
3. Le WP.24 a demandé au secrétariat d'organiser une conférence à ce sujet, conjointement avec le secrétariat du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) et, si possible, en 2022 (ECE/TRANS/WP.24/149, par. 37).
4. À sa soixantième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a appuyé cette demande. Il a décidé d'organiser une table ronde SC.3-WP.24, consacrée à la facilitation de l'harmonisation de l'AGN et du Protocole à l'AGTC, ainsi qu'un atelier relatif au



développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures à la soixante-sixième session du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120, par. 38 à 40).

5. On trouvera dans le présent document : a) un aperçu de l'état actuel des deux instruments juridiques ; b) un inventaire des incohérences existant entre les listes de voies navigables et de ports qui figurent dans les deux accords ; et c) les sujets proposés pour examen dans le cadre de la table ronde.

II. État actuel des instruments juridiques

6. L'état actuel de l'AGN et du Protocole à l'AGTC a été mis en évidence au cours de l'atelier sur l'établissement d'un cadre juridique international solide visant à accroître l'efficacité et la sécurité du transport par voie navigable, qui s'est tenu le 23 juin 2021, à l'occasion de la cinquante-neuvième session du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/118, par. 11 et 12). Les éléments suivants, susceptibles de renforcer le cadre réglementaire international, ont notamment été mentionnés lors de l'atelier : a) l'augmentation du nombre de Parties contractantes parmi les pays disposant de voies navigables internationales ; b) l'application effective des dispositions juridiques au niveau national ; et c) les outils efficaces de suivi de l'application.

7. En juillet 2022, on dénombre :

- Pour l'AGN : 17 signataires et 19 Parties contractantes ;
- Pour le Protocole à l'AGTC : 15 signataires et 9 Parties contractantes.

Tableau 1
Signataires et Parties contractantes – AGN et Protocole à l'AGTC

| | Allemagne | Autriche | Bélarus | Bosnie-Herzégovine | Bulgarie | Croatie | Danemark | Fédération de Russie | Finlande | France | Grèce | Hongrie | Italie | Lituanie | Luxembourg | Pays-Bas | Pologne | Portugal | République de Moldova | Roumanie | Serbie | Slovaquie | Suisse | Tchéquie | Ukraine |
|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| AGN | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante |
| Protocole à l'AGTC | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante | Partie contractante |

Notes :

- Partie contractante
- Signataire

8. Les amendements à l'AGN sont entrés en vigueur aux dates suivantes¹ :
- 21 août 2000 : procès-verbal de rectification du texte original (notification dépositaire C.N.579.2000.TREATIES-4) ;
 - 1^{er} juin 2007 : amendements à l'Accord et à ses annexes I à III (notifications dépositaires C.N.161.2006.TREATIES-1 et C.N.245.2007.TREATIES-1) ;
 - 29 novembre 2006 : amendements aux annexes I à III (notifications dépositaires C.N.163.2006.TREATIES-2, C.N.164.2006.TREATIES-3, C.N.670.2006.TREATIES-4 et C.N.671.2006.TREATIES-4) ;
 - 31 janvier 2008 : amendements aux annexes I et II (notifications dépositaires C.N.946.2006.TREATIES-2 et C.N.1039.2007.TREATIES-1) ;
 - 15 octobre 2009 : amendements aux annexes I et II (notifications dépositaires C.N.15.2009.TREATIES-1 et C.N.424.2009.TREATIES-2) ;
 - 15 octobre 2013 : amendements aux annexes I et II (notifications dépositaires C.N.18.2013.TREATIES-XI.D.5 et C.N.434.2013.TREATIES-XI.D.5) ;
 - 7 novembre 2014 : amendements aux articles 12, 13 et 14 (notifications dépositaires C.N.533.2013.TREATIES-XI.D.5 et C.N.517.2014.TREATIES-XI.D.5) ;
 - 6 novembre 2018 : amendements aux annexes I et II (notifications dépositaires C.N.56.2018.TREATIES-XI.D.5 et C.N.377.2018.TREATIES-XI-D-5).
9. Les amendements aux annexes I et II du Protocole à l'AGTC sont entrés en vigueur le 29 décembre 2016 (notifications dépositaires C.N.100.2016.TREATIES-XI-E-2-a et C.N.713.2016.TREATIES-XI.E.2).

III. Différences entre les deux instruments juridiques

10. Le Protocole à l'AGTC se rapporte aux voies navigables et aux ports qui forment également le réseau de voies navigables d'importance internationale (réseau de voies navigables E) tel qu'il figure dans l'AGN. En ce sens, les modifications qui sont apportées aux parties du réseau de voies navigables E figurant également dans le Protocole à l'AGTC mais n'y sont pas reportées créent des divergences entre les instruments. Les mises à jour de l'AGN réalisées depuis 2007 ont elles aussi créé des divergences entre les deux instruments s'agissant des annexes I et II. En 2015, les deux groupes de travail ont par conséquent été invités à examiner toutes les différences entre l'AGN et le Protocole à l'AGTC (ECE/TRANS/SC.3/2015/3-ECE/TRANS/WP.24/2015/12) et cet examen a servi à l'élaboration d'amendements au Protocole à l'AGTC en 2016.

11. Le tableau 2 ci-dessous montre les différences découlant des amendements à l'AGN entrés en vigueur le 6 novembre 2018 (voir ECE/TRANS/SC.3/2017/3). Ces différences ont été répertoriées en 2019 dans le document ECE/TRANS/WP.24/2019/2 (sect. III). Le WP.24 les a examinées à sa soixante-deuxième session et a invité les Parties contractantes au Protocole à l'AGTC à réfléchir à une proposition officielle d'amendement visant à aligner le texte de l'AGN sur celui du Protocole à l'AGTC pour les sessions suivantes. Lorsque le présent document a été établi, le secrétariat n'avait pas reçu de propositions d'amendements au Protocole à l'AGTC. Les divergences actuelles sont signalées en italique. Les ajustements correspondants sont également proposés dans le tableau 2.

¹ La version consolidée de l'AGN est disponible en tant que document non officiel à l'adresse <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc3/ECE-TRANS-120r4efr.pdf>.

Tableau 2
Différences entre l'AGN et le Protocole à l'AGTC

| AGN | | Protocole à l'AGTC | |
|------------|---|--------------------|---|
| E 80-08 | Drava jusqu'au port de Nemetin | C-E 80-08 | Drava (de l'embouchure à Osijek) Ajustement nécessaire : remplacer « Osijek » par « port de Nemetin » |
| E 80-09 | Danube – bras de la Kiliiske | C-E 80-09 | Danube – bras de la Kilia Ajustement nécessaire : remplacer « bras de la Kilia » par « Kiliiske Mouth » (anglais seulement) et « bras de la Kiliiske » (français seulement) |
| P 40-09 | Dnipro (Dnipro, 393,0 km) | C-P 40-09 | Dnipropetrovsk (Dnipro, 393,0 km) Ajustement nécessaire : remplacer « Dnipropetrovsk » par « Dnipro » |
| P 50-02 | Podporozhie (voie navigable Volga-Baltique, 1 054,0 km) ³ | C-P 50-02 | Saint-Pétersbourg, port fluvial (Neva, 1385,0 km) ^{2/} |
| P 50-03 | Cherepovets (voie navigable Volga-Baltique, 540,0 km) ³ | C-P 50-03 | Podporozhie (voie navigable Volga-Baltique, 1 054,0 km) ^{2/} |
| P 50-04 | Yaroslavl (Volga, 520,0 km) ³ | C-P 50-04 | Cherepovets (voie navigable Volga-Baltique, 540,0 km) ^{2/} |
| P 50-05 | Nizhniy Novgorod (Volga, 905,0 km) ³ | C-P 50-05 | Yaroslavl (Volga, 520,0 km) ^{2/} |
| P 50-06 | Kazan (Volga, 1 311,0 km) ³ | C-P 50-06 | Nizhniy Novgorod (Volga, 905,0 km) ^{2/} |
| P 50-07 | Ulianovsk (Volga, 1 528,0 km) ³ | C-P 50-07 | Kazan (Volga, 1 311,0 km) ^{2/} |
| P 50-08 | Samara (Volga, 1 738,0 km) ³ | C-P 50-08 | Ulianovsk (Volga, 1 528,0 km) ^{2/} |
| P 50-09 | Saratov (Volga, 2 165,0 km) ³ | C-P 50-09 | Samara (Volga, 1 738,0 km) ^{2/} |
| P 50-10 | Volgograd (Volga, 2 551,0 km) ³ | C-P 50-10 | Saratov (Volga, 2 165,0 km) ^{2/} |
| P 50-11 | Astrakhan, port maritime (Volga, 3 051,0 km) | C-P 50-11 | Volgograd (Volga, 2 551,0 km) ^{2/} |
| | | C-P 50-12 | Astrakhan, port maritime (Volga, 3 051,0 km) ^{2/} Ajustement nécessaire : supprimer « C-P 50-02 Saint-Pétersbourg, port fluvial (Neva, 1 385,0 km) » et renuméroter C-P 50-03 à C-P 50-12 en C-P 50-02 à C-P 50-11 Note : Les descriptions modifiées des ports C-P 50-03 et C-P 50-06 à C-P 50-12 ont été utilisées. |
| P 50-02-02 | Port Sud de Moskva (Kanal imeni Moskvyy, 0,0 km, Moskva, 151,0 km, à partir de sa confluence avec l'Oka) ³ | C-P 50-02-02 | Port Ouest de Moskva (Kanal imeni Moskvyy, 32,0 km) ^{2/} |
| | | C-P 50-02-03 | Port Sud de Moskva (Kanal imeni Moskvyy, 0,0 km, Moskva 151,0 km, à partir de sa confluence avec l'Oka) Ajustement nécessaire : supprimer C-P 50-02-02 et renuméroter C-P 50-02-03 en C-P 50-02-02 |
| P 80-09-02 | Kilia (Danube – bras de la Kiliiske, 47,0 km) | C-P 80-09-02 | Kilia (Danube – bras de la Kilia, 47,0 km) Ajustement nécessaire : remplacer « Kilia Arm » par « Kiliiske Mouth » (anglais seulement) et « bras de la Kiliiske » (français seulement) |
| P 80-09-03 | Oust-Dunaïsk (Danube – bras de la Kiliiske, 1,0 km) ⁴ | C-P 80-09-03 | Oust-Dunajsk (Danube – bras de la Kilia, 1,0 km) Ajustement nécessaire : remplacer « Kilia Arm » par « Kiliiske Mouth » (anglais seulement) et « bras de la Kiliiske » (français seulement) et ajouter la note de bas de page |

³ Distance à partir du port Sud de Moskva.

^{2/} Distance à partir du port sud de Moskva.

⁴ Navigation interdite dans le bassin portuaire.

12. En outre, il pourrait être nécessaire d'actualiser la liste des pays figurant dans l'annexe I du Protocole à l'AGTC, en fonction des changements apportés depuis 1997.

13. Le Protocole à l'AGTC, qui fait partie des accords de l'ONU relatifs aux infrastructures, doit être mis à jour pour tenir compte de la réalité de la situation, y compris des plans de développement du réseau. De plus, comme le Protocole est étroitement lié

à l'AGN (voir le paragraphe 10 ci-dessus), les changements apportés à l'AGN qui ne sont pas reportés dans le Protocole à l'AGTC rendent ce dernier inexact, ce qui peut compromettre l'objectif dans lequel il a été établi. En raison des divergences, le mécanisme utilisé dans le cadre de l'AGN et destiné à surveiller l'établissement du réseau AGN ne peut plus servir à cette fin pour le Protocole à l'AGTC. Aussi, pour améliorer la situation et conformément à l'article 14 du Protocole à l'AGTC, toute Partie contractante au Protocole devrait soumettre au WP.24 une proposition d'amendement, s'il y a lieu.

IV. Sujets de discussion pour la table ronde

14. Lorsque les pays de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ont établi le Protocole à l'AGTC, ils avaient pour objectif de faciliter le transport international de marchandises, en plein essor, tout en réduisant les conséquences néfastes du transport sur l'environnement. Les pays de la CEE étaient convaincus, au moment de l'adoption du Protocole à l'AGTC, que le transport combiné sur les voies navigables et sur certains parcours côtiers aurait un rôle important à jouer, notamment pour certains corridors de transport de la CEE.

15. Cependant, plus de vingt ans après, le Protocole à l'AGTC ne compte que neuf Parties contractantes. Il semble donc que le potentiel de cet instrument n'ait pas été réellement exploité.

16. Étant donné qu'il devient de plus en plus important :

a) D'atténuer les effets négatifs des transports sur l'environnement et sur la santé humaine ; et

b) D'assurer la durabilité du développement des transports, par exemple en passant à des modes de transport plus économes en énergie, le potentiel du Protocole à l'AGTC doit être pleinement et judicieusement exploité.

17. Dans cette optique, une table ronde est organisée avec les objectifs suivants :

- Réfléchir aux moyens d'utiliser le Protocole à l'AGTC pour promouvoir le transfert modal du transport combiné de la route vers les voies navigables ;
- Assurer un développement coordonné des voies navigables grâce à l'expansion du transport combiné et souligner la contribution des voies navigables à l'appui du transport intermodal et la pertinence du Protocole à l'AGTC pour le développement des voies navigables et du transport intermodal ;
- Veiller à l'alignement de l'AGN et du Protocole à l'AGTC ;
- Promouvoir l'adhésion à ces instruments.

18. Les participants souhaiteront peut-être débattre des sujets suivants au cours de la table ronde :

- Le potentiel du transport combiné par voie navigable ;
- Les obstacles rencontrés par les pays qui souhaitent adhérer au Protocole à l'AGTC et les moyens de les surmonter ;
- Les obstacles à l'application effective des dispositions juridiques au niveau national ;
- Les meilleures pratiques et les enseignements à retenir ;
- La gestion conjointe des deux instruments par leurs Parties contractantes et/ou le SC.3 ainsi que le WP.24, le cas échéant ;
- L'utilisation efficace des outils de suivi de l'application.

19. Les deux groupes de travail souhaiteront sans doute réfléchir aux étapes suivantes et notamment : a) approuver le projet de résolution du Comité des transports intérieurs intitulé « Faciliter le développement du transport de conteneurs sur les voies navigables

intérieures »²; et b) accepter et promouvoir le plan d'action en vue de la ratification, l'acceptation ou l'approbation du Protocole à l'AGTC ou de l'adhésion à cet instrument³.

² Voir ECE/TRANS/SC.3/2022/2-ECE/TRANS/WP.24/15.

³ Voir ECE/TRANS/SC.3/2022/3-ECE/TRANS/WP.24/16.