

Protocole à l'accord européen de 1991 sur les grandes
lignes de transport international combine et les
installations connexes (AGTC) concernant le transport
combine par voie navigable

17 janvier 1997



Photo Source: Short Sea Shipping Inland Waterway Promotion Center (Germany)



UNITED NATIONS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

**PROTOCOLE A L'ACCORD EUROPEEN DE 1991 SUR LES GRANDES LIGNES
DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINE ET LES INSTALLATIONS
CONNEXES (AGTC) CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINE
PAR VOIE NAVIGABLE**

EN DATE, A GENEVE, DU 17 JANVIER 1997



NATIONS UNIES

2008

Note:

Ce document contient le texte Protocole à l'Accord AGTC concernant le Transport Combine par Voie Navigable inclus dans la Notification dépositaire C.N. 444.1997.TRATIES-1, en date du 7 novembre 1997.

Le présent document, unique et sans valeur officielle, contient le texte consolidé de Protocole à l'Accord AGTC qui comprend l'instrument lui-même, ainsi que ses amendements et les corrections qui sont entrés en vigueur aux dates indiquées. Seul le texte confié au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, en sa capacité de dépositaire de protocole à l'Accord AGTC, fait foi de Protocole à l'Accord AGTC.

**PROTOCOLE A L'ACCORD EUROPEEN DE 1991 SUR LES GRANDES LIGNES
DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINE ET LES INSTALLATIONS
CONNEXES (AGTC) CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINE
PAR VOIE NAVIGABLE**

LES PARTIES CONTRACTANTES,

DESIREUSES de faciliter le transport international des marchandises,

SACHANT que le transport international des marchandises devrait se développer en raison de l'accroissement des échanges internationaux,

CONSCIENTES des conséquences négatives qu'une telle évolution pourrait avoir sur l'environnement,

SOULIGNANT l'importance du rôle de toutes les techniques de transport combiné pour alléger la charge qui pèse sur le réseau de transport intérieur européen et limiter les atteintes à l'environnement,

RECONNAISSANT que le transport combiné sur les voies navigables et sur certains parcours côtiers peut constituer un élément important dans certains couloirs de transport européens,

CONVAINCUES qu'il est indispensable, pour rendre le transport international combiné sur les voies navigables et sur certains parcours côtiers en Europe plus efficace et plus attrayant pour la clientèle, de mettre en place un cadre juridique établissant un plan coordonné de développement des services de transport combiné sur les voies navigables et sur certains parcours côtiers et de l'infrastructure nécessaire à l'exploitation de ces services, sur la base de paramètres et de normes de performance convenus au plan international,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Chapitre I

GENERALITES

Article premier

DEFINITIONS

Aux fins du présent Protocole :

- a) L'expression "transport combiné" désigne le transport de marchandises dans une unité de transport unique empruntant plus d'un mode de transport;
- b) L'expression "réseau de voies navigables importantes pour le transport international combiné" désigne toutes les voies navigables et les parcours côtiers qui sont conformes aux prescriptions minimales énumérées dans l'annexe III au présent Protocole :

Article 1(suite)

- i) si elles sont couramment utilisées dans le cadre du transport international combiné régulier;
- ii) si elles servent de lignes d'apport importantes pour le transport international combiné;
- iii) s'il est prévu qu'elles deviendront dans un proche avenir importantes pour le transport international combiné (d'après les définitions données en i) et ii));

Ces parcours côtiers doivent être en accord avec les dispositions de l'alinéa xi) de la section a) de l'annexe III.

c) L'expression "installations connexes" désigne les terminaux de ports qui sont importants pour le transport combiné international en assurant le transbordement des conteneurs et des autres unités de transport intermodal (caisses mobiles, semi-remorques, véhicules de transport routier, etc.) utilisées en transport combiné entre bateaux de navigation intérieure et véhicules de transport maritime, routier et ferroviaire.

Article 2

DESIGNATION DU RESEAU

1. Les Parties contractantes étant également Parties à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) adoptent les dispositions du présent Protocole sous la forme d'un plan international coordonné de création et d'exploitation d'un réseau de voies navigables importantes pour le transport international combiné ainsi que pour les terminaux de ports ci-après dénommé "réseau international de voies navigables pour le transport combiné" qu'elles entendent mettre en place dans le cadre de programmes nationaux.

2. Le réseau international de voies navigables pour le transport combiné est constitué par les voies navigables visées à l'annexe I au présent Protocole et par les terminaux de ports qui sont mentionnés à l'annexe II au présent Protocole.

Article 3

PRESCRIPTIONS TECHNIQUES ET OPERATIONNELLES MINIMALES

Afin de faciliter les services de transport combiné sur le réseau international de voies navigables, les Parties contractantes prendront les mesures appropriées pour que soient appliquées les prescriptions techniques et opérationnelles minimales dont il est question à l'annexe III au présent Protocole.

Article 4

ANNEXES

Les annexes au présent Protocole font partie intégrante dudit Protocole.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS FINALES

Article 5

DESIGNATION DU DEPOSITAIRE

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire du Protocole.

Article 6

SIGNATURE

1. Le présent Protocole sera ouvert, à l'Office des Nations Unies à Genève, à la signature des Etats qui sont Parties contractantes à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes internationales de transport combiné et les installations connexes (AGTC) du 1 novembre 1997 au 31 octobre 1998.
2. Ces signatures seront soumises à ratification, acceptation ou approbation.

Article 7

RATIFICATION, ACCEPTATION OU APPROBATION

1. Le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation conformément au paragraphe 2 de l'article 6.
2. La ratification, l'acceptation ou l'approbation s'effectueront par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 8

ADHESION

1. Le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 de l'article 6 à partir du 1 novembre 1997.
2. L'adhésion s'effectuera par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 9

ENTREE EN VIGUEUR

1. Le présent Protocole entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de cinq Etats auront déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à condition qu'une ou plusieurs voies navigables du réseau international de voies navigables relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins trois desdits Etats.

Article 9 (suite)

2. Si cette condition n'est pas remplie, le Protocole entrera en vigueur 90 jours après la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui permettra de satisfaire à ladite condition.
3. Pour chaque Etat qui déposera un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié aux paragraphes 1 et 2 du présent article, le Protocole entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

Article 10

LIMITES A L'APPLICATION DU PROTOCOLE

1. Aucune disposition du présent Protocole ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.
2. Ces mesures, qui doivent être temporaires, seront immédiatement notifiées au dépositaire et leur nature sera précisée.

Article 11

REGLEMENT DES DIFFERENDS

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Protocole, que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, sera soumis à arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande, et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.
2. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 1 ci-dessus sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Article 12

RESERVES

Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Protocole ou déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, notifier le dépositaire qu'il ne se considère pas lié par l'article 11 du présent Protocole.

Article 13

PROCEDURE D'AMENDEMENT DU PRESENT PROTOCOLE

1. Le présent Protocole pourra être amendé suivant la procédure définie dans le présent article, sous réserve des dispositions des articles 14 et 15.
2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement du présent Protocole proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration d'une période de douze mois suivant la date de sa communication, à condition qu'au cours de cette période de douze mois aucune objection à la proposition d'amendement n'ait été notifiée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par un Etat qui est Partie contractante.
5. Si une objection à la proposition d'amendement a été notifiée conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

Article 14

PROCEDURE D'AMENDEMENT DES ANNEXES I ET II

1. Les annexes I et II du présent Protocole pourront être amendées suivant la procédure stipulée dans le présent article.
2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes I et II proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
3. Si elle est adoptée par la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, la proposition d'amendement sera communiquée pour acceptation aux Parties contractantes directement intéressées par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Aux fins du présent article, une Partie contractante sera considérée comme étant directement intéressée si, dans le cas de l'inclusion d'un nouveau tronçon de voie navigable ou d'un terminal, ou dans le cas de la modification de ce tronçon ou terminal, son territoire est traversé par ce tronçon de voie navigable ou est directement relié à ce terminal ou si ledit terminal est situé sur ledit territoire.
4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article sera réputée acceptée si, dans les six mois suivant la date de sa communication par le dépositaire, aucune des Parties contractantes directement intéressée n'a notifié son objection à l'amendement proposé au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 14 (suite)

5. Tout amendement ainsi accepté sera communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de sa communication par le dépositaire.
6. Si une objection à l'amendement proposé a été notifiée conformément au paragraphe 4 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.
7. Le dépositaire sera tenu rapidement informé par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe sur les Parties contractantes qui sont directement concernées par une proposition d'amendement.

Article 15

PROCEDURE D'AMENDEMENT DE L'ANNEXE III

1. L'annexe III du présent Protocole pourra être amendée conformément à la procédure définie dans le présent article.
2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement de l'annexe III proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement proposé sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article entrera en vigueur au terme des six mois suivant la date de sa communication sauf si un cinquième ou plus des Parties contractantes ont notifié leur objection à l'amendement au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
5. Tout amendement accepté conformément au paragraphe 4 du présent article sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de sa communication pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui auront notifié au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies leur objection à l'amendement proposé dans les six mois suivant la date de sa communication, conformément au paragraphe 4 du présent article.
6. Si une objection à l'amendement proposé a été communiquée par un cinquième ou plus des Parties contractantes conformément au paragraphe 4 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

Article 16

DENONCIATION

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Protocole par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de ladite notification par le Secrétaire général.
3. Toute Partie contractante qui cesse d'être Partie à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport combiné et les installations connexes (AGTC) cesse à la même date d'être Partie au présent Protocole.

Article 17

EXTINCTION

Si, après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le nombre des Etats qui sont Parties contractantes se trouve ramené à moins de cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, le présent Protocole cessera de produire ses effets douze mois à partir de la date à laquelle le cinquième Etat aura cessé d'en être une Partie contractante.

Article 18

NOTIFICATIONS ET COMMUNICATIONS DU DEPOSITAIRE

Outre les notifications et communications qui pourraient être spécifiées dans le présent Protocole, les fonctions de dépositaire du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies seront telles qu'elles sont spécifiées dans la partie VII de la Convention de Vienne sur le droit des traités, conclue à Vienne le 23 mai 1969.

Article 19

TEXTES FAISANT FOI

L'original du présent Protocole, dont les textes en langues anglaise, française et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Genève, le dix-sept janvier mil neuf cent quatre-vingt dix-sept.

Annexe I

VOIES NAVIGABLES IMPORTANTES POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ ^{*/}

Numérotation des voies navigables d'importance internationale

1. Toutes les voies navigables importantes pour le transport combiné international sont identifiées par les lettres "C-E" suivies d'un nombre à deux, quatre ou six chiffres ^{**/}.
2. Les principaux éléments du réseau des voies navigables C-E portent des numéros à deux chiffres alors que leurs branches primaires et secondaires portent respectivement des numéros à quatre et six chiffres.
3. Les artères navigables principales sensiblement orientées nord-sud, qui desservent des ports maritimes et relient entre eux des bassins maritimes portent les numéros 10, 20, 30, 40 et 50 dans l'ordre croissant d'ouest en est.
4. Les artères navigables principales sensiblement orientées ouest-est qui coupent au moins trois artères principales telles qu'elles sont mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus portent les numéros 60, 70, 80 et 90 dans l'ordre croissant du nord vers le sud.
5. Les autres voies navigables principales portent des numéros à deux chiffres compris entre les numéros des deux artères principales, telles qu'elles sont mentionnées selon le cas aux paragraphes 3 ou 4 ci-dessus, entre lesquelles elles sont situées.
6. Dans le cas des branches primaires ou secondaires, les deux, ou quatre, premiers chiffres correspondent aux artères de rang plus élevé du réseau des voies navigables; les deux autres correspondant au numéro de la branche en question dans l'ordre croissant du début vers la fin de l'artère de rang plus élevé, conformément au tableau ci-après. Les numéros pairs sont utilisés pour les branches situées du côté droit et les numéros impairs pour celles situées du côté gauche.

^{*/} Sont considérées comme importantes pour le transport international combiné les voies navigables qui sont couramment utilisées dans le cadre du transport international combiné régulier, qui servent de lignes d'apport importantes pour le transport international ou s'il est prévu qu'elles deviendront dans un proche avenir importantes pour le transport international combiné (voir article premier, par. b)).

^{**/} Les voies navigables C-E sont indiquées dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et dans le présent Protocole.

VOIES NAVIGABLES EUROPEENNES IMPORTANTES POUR
UN TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINE REGULIER

<u>Tronçon de voie navigable</u>	<u>Numéro de voie navigable C-E</u>
1) <u>France</u>	
Dunkerque-Arleux-Condé sur Escaut	C-E 01
Deûle	
Bauvin-Lille-(Zeebrugge)	C-E 02
Seine-Liaison Nord	
[Compiègne-Arleux] (en projet)	C-E 05
Rhône	
Marseille-Fos-Lyon	C-E 10
Canal du Rhône à Sète	C-E 10-011
Lyon-Saint-Jean de Losne	C-E 10
[St. Jean de Losne-Mulhouse] (en projet)	C-E 10
Rhin	
(Bâle-) Strasbourg	C-E 10
Seine	
Le Havre-Rouen-Conflans	C-E 80
Conflans-Compiègne	C-E 80
[Compiègne-Toul] (en projet)	C-E 80
Conflans-Gennevilliers	C-E 80-04
Gennevilliers-Bray-sur Seine	C-E 80-04
Moselle	
Toul-Nancy-Thionville (-Trier)	C-E 80
2) <u>Belgique</u>	
Haute Meuse	C-E 01
Mer du Nord-Leie	C-E 02, C-E 07
Canal Gand-Terneuzen	C-E 03
Liaison Escaut-Rhin	C-E 03, C-E 06
Canal Bruxelles-Rupel	C-E 04
Bovenschedde	C-E 05
Canal Albert	C-E 05

Tronçon de voie navigableNuméro de voie navigable C-E3) **Pays-Bas**

Canal de Juliana	C-E 01
Dordtsche Kil	C-E 01
Canal de Sud Beveland	C-E 03
Hollands Diep	C-E 03
Liaison Escaut-Rhin	C-E 06
Waal	C-E 10
Rhin	C-E 10
Canal Amsterdam-Rhin	C-E 11
Canal Meuse-Waal	C-E 12
Canal de Twenthe	C-E 70
Lek	C-E 70

4) **Allemagne**

Rhin (Strasbourg)-Karlsruhe/frontière Pays-Bas-Allemagne	C-E 10
Canal Wesel-Datteln	C-E 10-01
Canal Datteln-Hamm (partie occidentale)	C-E 10-01
Canal Rhin-Herne	C-E 10-03
Neckar	C-E 10-07
Canal Dortmund-Ems (sud du canal du Mittelland, y compris Dortmunder Haltung)	C-E 13
Mittelweser	C-E 14
Elbe	C-E 20
Elbe-Seitenkanal	C-E 20-02

<u>Tronçon de voie navigable</u>	<u>Numéro de voie navigable C-E</u>
4) <u>Allemagne</u> (suite)	
Voie navigable Hohensaaten-Friedrichsthaler, Westoder	C-E 31
Canal du Mittelland (y compris la liaison avec Magdeburg)	C-E 70
Voie navigable Elbe-Havel	C-E 70
Voie navigable Havel-Oder	C-E 70
Voie navigable de la Untere Havel (y compris quelques canaux dans Berlin)	C-E 70 (C-E 70-05, C-E 71, C-E 70-12 C-E 70-10, C-E 71-04, C-E 71-06)
Moselle	C-E 80
Main	C-E 80
Canal Main-Danube	C-E 80
Danube	C-E 80
Sarre	C-E 80-06
5) <u>Suisse</u>	
Rhin	
Bâle (-Strasbourg)	C-E 10-09
6) <u>République tchèque</u>	
Elbe	C-E 20
Vltava	C-E 20-06
[Morava] (en projet)	C-E 20 C-E 30
7) <u>Slovaquie</u>	
Danube	C-E 80
Váh	C-E 81
[Morava] (en projet)	C-E 20 C-E 30

<u>Tronçon de voie navigable</u>	<u>Numéro de voie navigable C-E</u>
8) <u>Autriche</u>	
Danube	C-E 80
9) <u>Pologne</u>	
Odra (de l'embouchure au canal de Gliwice)	C-E 30
Wisla (de Gdansk à Warszawa)	C-E 40
10) <u>Hongrie</u>	
Danube	C-E 80
11) <u>Croatie</u>	
Danube	C-E 80
[Danube-Canal de la Sava] (en projet)	C-E 80-10
Drava (de l'embouchure à Osijek)	C-E 80-08
Sava (de l'embouchure à Sisak)	C-E 80-12
12) <u>Yougoslavie</u>	
Danube	C-E 80
13) <u>Bulgarie</u>	
Danube	C-E 80
14) <u>Roumanie</u>	
Danube	C-E 80
Canal du Danube à la mer Noire	C-E 80-14

<u>Tronçon de voie navigable</u>	<u>Numéro de voie navigable</u>
15) <u>Fédération de Russie</u>	
Saint-Petersbourg - Ecluse de Rybinsk (Voie navigable Volga-Baltique, retenue de Rybinsk)	C-E 50
Ecluse de Rybinsk-Astrakhan (Volga)	C-E 50
Rybinsk - Moskva (Volga, Kanal imeni Moskvyy, Moskva)	C-E 50-02
Vytegra-Petrozavodsk (Lac Onega)	C-E 60
Embouchure de la Kama-Perm (Kama)	C-E 50-01
Azov-Krasnoarmeisk (Don, Canal Volga-Don)	C-E 90
16) <u>Ukraine</u>	
Danube Danube-bras de la Kilia	C-E 80 C-E 80-09
Dnipro (de l'embouchure jusqu'à Kyiv)	C-E 40
<u>Parcours côtiers</u>	
Parcours côtier depuis Gibraltar vers le nord le long des côtes du Portugal, de l'Espagne, de la France, de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Allemagne, par le canal de Kiel, le long des côtes de l'Allemagne, de la Pologne, de la Lituanie, de l'Estonie et de la Russie jusqu'à la voie navigable Saint-Petersbourg-Volga-Baltique, canal mer Blanche-Baltique, le long de la côte de la mer Blanche jusqu'à Arkhangelsk, ainsi que les voies navigables qui ne sont accessibles que par ce parcours	C-E 60
Parcours côtier depuis Gibraltar vers le sud le long des côtes de l'Espagne, de la France, de l'Italie, de la Grèce, de la Turquie, de la Bulgarie, de la Roumanie et de l'Ukraine le long de la côte méridionale de la Crimée jusqu'à Azov, par le Don jusqu'à Rostov-Kalach-Volgograd-Astrakhan, ainsi que les voies navigables qui ne sont accessibles qu'à partir de ce parcours.	C-E 90

Annexe II

TERMINAUX DE PORTS IMPORTANTS POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ */

Numérotation des terminaux de ports de voies navigables

A chaque terminal de port de voie navigable important pour le transport international combiné est attribué un numéro composé du numéro de la voie navigable sur laquelle il se situe, suivi d'un tiret et d'un numéro à deux chiffres désignant le port sur cette voie navigable et allant en augmentant d'ouest en est et du nord au sud.

Les terminaux de ports de voies navigables répertoriés dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et dans le présent Protocole sont précédés des lettres "C-P"; les terminaux présentant uniquement de l'importance pour le transport international combiné et, partant, énumérés uniquement dans le présent Protocole sont précédés de la lettre "C".

*/ Sont considérés comme importants pour le transport international combiné les terminaux qui forment avec les voies navigables et les parcours côtiers correspondants un réseau cohérent de transport combiné et qui sont déjà utilisés pour le transport combiné.

Liste des terminaux de ports

1) **France**

C-P 01-01	Dunkerque (canal Dunkerque-Valencienne, 20,5 km)
C-P 02-03	Lille (Deûle, 42,0 km)
C-P 10-36	Strasbourg (Rhin, 296,0 km)
C-P 10-39	Mulhouse-Ottmarsheim (Grand Canal d'Alsace, 21,0 km)
C-P 10-43	Aproport (Chalon, Mâcon, Villefranche-sur-Saône) (Saône, 230,0 km, 296,0 km et 335,0 km, respectivement)
C-P 10-44	Lyon (Saône, 375,0 km)
C-P 10-45	Marseille-Fos (canal Marseille-Rhône, 0,0 km)
C-P 10-04-01	Sète (canal Rhône-Sète, 96,0 km)
C-P 80-01	Le Havre (canal du Havre à Tancarville, 20,0 km)
C-P-80-02	Rouen (Seine, 242,0 km)
C-P 80-04-01	Port autonome de Paris : Gennevilliers (Seine, 194,7 km); Bonneuil-Vigneux (Seine, 169,7 km); Evry (Seine, 137,8 km); Melun (Seine, 110,0 km); Limay-Porcheville (Seine, 109,0 km); Montereau (Seine, 67,4 km) Nanterre (Seine, 39,4 km); Bruyères-sur-Oise (Oise, 96,9 km); Saint-Ouen-l'Aumône (Oise, 119,2 km); Lagny (Marne, 149,8 km).

2) **Belgique**

C-P 01-02	Charleroi (Sambre, 38,8 km)
C-P 01-04	Liège (Meuse, 113,7 km)
C-P 02-01	Zeebrugge (mer du Nord)
C-P 03-04	Gand (Canal Terneuzen-Gand, 4,6 km)
C-P 04-05	Bruxelles (Canal Bruxelles-Rupel, 62,0 km)
C-P 04-05-02	Willebroek (Canal Bruxelles-Rupel, 34,0 km)
C-P 05-01	Avelgem (Boven Schelde, 35,7 km)
C-P 05-03	Meerhout (Canal Albert, 80,7 km)
C-P 06-01	Anvers (Schelde, 102,9 km)

3) **Pays-Bas**

C-P 10-01	Rotterdam (Nieuwe Maas, 1 002,5 km)
C-P 11-03	Amsterdam (Noordzeekanaal, 20,6 km)
C-P 12-01	Nijmegen (Waal, 884,6 km)

4) **Allemagne**

C-P 10-04	Emmerich (Rhin, 852,0 km)
C-P 10-12	Duisburg-Ruhrort Häfen (Rhin, 774,0 km)
C-P 10-14	Düsseldorf (Rhin, 743,0 km)
C-P 10-15	Neuss (Rhin, 740,0 km)
C-P 10-18	Köln (Rhin, 688,0 km)
C-P 10-24	Koblenz (Rhin, 596,0 km)
C-P 10-29	Mannheim (Rhin, 424,0 km)
C-P 10-32	Germersheim (Rhin, 385,0 km)
C-P 10-33	Wörth (Rhin, 366,0 km)
C-P 10-34	Karlsruhe (Rhin, 360,0 km)
C-P 14-01	Bremerhaven (Weser, 66,0-68,0 km)
C-P 14-04	Bremen (Weser, 4,0-8,0 km)
C-P 20-04	Hamburg (Elbe, 618,0-639,0 km) <u>1/</u>
C-P 20-08	Magdeburger Häfen (Elbe, 330,0 et 333,0 km) <u>1/</u>
C-P 80-12	Mainz (Rhin, 500,0 km)
C-P 80-31	Regensburg (Danube, 2 370,0-2 378,0 km)
C-P 80-32	Deggendorf (Danube, 2 281,0-2 284,0 km)
C 80-01	Passau (Danube, 2 228,4 km)

5) **Suisse**

C-P 10-09-02	Rheinhäfen beider Basel (Rhin, 159,38-169,95 km)
--------------	--

6) **République tchèque**

C-P 20-15	Děčín (Elbe, 98,2 et 94,2 km) <u>1/</u>
C-P 20-16	Ústí nad Labem (Elbe, 75,3 et 72,5 km) <u>1/</u>
C-P 20-17	Mělník (Elbe, 3,0 km) <u>1/</u>
C 20-01	Pardubice (Elbe 130,0 km) (en projet)
C-P 20-06-01	Praha (Vltava, 46,5 et 55,5 km)

7) **Slovaquie**

C-P 80-38	Bratislava (Danube, 1 865,4 km)
C-P 80-40	Komárno (Danube, 1 767,1 km)
C-P 80-41	Šturovo-JCP (Danube, 1 721,4 km)
C 81-01	Sereď (Váh, 74,3 km)
C 81-02	Šala (Váh, 54,5 km)
C 20/30-01	Devínska Nová Ves (Morava, 4,0 km)

1/ Les distances relatives aux ports situés sur l'Elbe sont mesurées de la manière suivante : en Allemagne, à partir de la frontière germano-tchèque; en République tchèque, à partir de la jonction de l'Elbe et de la Vltava, à Mělník.

8) **Autriche**

C-P 80-33	Linz (Danube, 2 128,2-2 130,6 km)
C-P 80-34	Linz-Vöest (Danube, 2 127,2 km)
C-P 80-35	Enns-Ennsdorf (Danube, 2 111,8 km)
C-P 80-36	Krems (Danube, 2 001,5 km)
C-P 80-37	Wien (Danube, 1 916,8-1 920,2 km)

9) **Pologne**

C-P 30	Gliwice Labedy (Canal de Gliwice)
C-P 30	Opole (Odra)
C-P 30	Wroclaw (Odra)
C-P 40	Plock (Wisla)

10) **Hongrie**

C-P 80-42	Budapest (Danube, 1 640,0 km)
-----------	-------------------------------

11) **Croatie**

C-P 80-47	Vukovar (Danube, 1 333,1 km)
C-P 80-08-01	Osijek (Drava, 14,0 km)
C-P 80-12-01	Slavonski Brod (Sava, 355,0 km)
C-P 80-12-02	Sisak (Sava, 577,0 km)

12) **Yougoslavie**

13) **Bulgarie**

C 80-01	Vidin (Danube, 790,2 km)
C-P 80-56	Rousse (Danube, 495,0 km)

14) **Roumanie**

C-P 80-51	Turnu Severin (Danube, 931,0 km)
C-P 80-57	Giurgiu (Danube, 493,0 km)
C-P 80-58	Oltenitza (Danube, 430,0 km)
C-P 80-60	Braila (Danube, 172,0-168,5 km)
C-P 80-61	Galati (Danube, 157,0-145,4 km)
C-P 80-14-03	Constanta (Canal Danube-mer Noire, 64,0 km)

15) **Fédération de Russie**

C-P 50-01	Saint-Petersbourg, port maritime (Neva, 1 397,0 km) <u>2/</u>
C-P 50-02	Saint-Petersbourg, port fluvial (Neva, 1 385,0 km) <u>2/</u>
C-P 50-03	Podporozhie (voie navigable Volga-Baltique, 1 045,0 km) <u>2/</u>
C-P 50-04	Cherepovets (voie navigable Volga-Baltique, 540,0 km) <u>2/</u>
C-P 50-05	Yaroslavl (Volga, 520,0 km) <u>2/</u>
C-P 50-06	Nizhniy Novgorod (Volga, 907,0 km) <u>2/</u>
C-P 50-07	Kazan (Volga, 1 313,0 km) <u>2/</u>
C-P 50-08	Ulianovsk (Volga, 1 541,0 km) <u>2/</u>
C-P 50-09	Samara (Volga, 1 746,0 km) <u>2/</u>
C-P 50-10	Saratov (Volga, 2 175,0 km) <u>2/</u>
C-P 50-11	Volgograd (Volga, 2 560,0 km) <u>2/</u>
C-P 50-12	Astrakhan (Volga, 3 051,0 km) <u>2/</u>
C 50-01	Rybinsk (Volga, 433,0 km) <u>2/</u>
C 50-02	Kineshma (Volga, 708,0 km) <u>2/</u>
C 50-03	Tolyatti (Volga, 1675,0 km) <u>2/</u>
C-P 50-02-01	Port Nord de Moskva (Kanal imeni Moskvyy, 42,0 km) <u>2/</u>
C-P 50-02-02	Port Ouest de Moskva (Kanal imeni Moskvyy, 32,0 km) <u>2/</u>
C-P 50-02-03	Port Sud de Moskva (Kanal imeni Moskvyy, 0,0 km) <u>2/</u>
C-P 50-01-01	Perm (Kama, 2 269,0 km) <u>2/</u>
C 50-01-01	Chaikovsky (Kama, 1933,0 km) <u>2/</u>
C-P 90-03	Azov (Don, 3 168,0 km) <u>2/</u>
C-P 90-04	Rostov (Don, 3 134,0 km) <u>2/</u>
C-P 90-05	Oust-Donetsk (Don, 2 997,0 km) <u>2/</u>
C 90-01	Volgodonsk (Don, 1868,0 km) <u>2/</u>

16) **Ukraine**

C-P 80-09-02	Kilia (Danube-bras de la Kilia, 47,0 km)
C-P 80-09-03	Oust-Dunajsk (Danube-bras de la Kilia, 1,0 km)
C-P 40-05	Kyiv (Dnipro, 856,0 km)
C-P 40-09	Dnipropetrovsk (Dnipro, 393,0 km)
C-P 40-12	Kherson (Dnipro, 28,0 km)

2/ Distance à partir du port Sud de Moskva.

Annexe III

EXIGENCES TECHNIQUES ET D'EXPLOITATION MINIMALES DES VOIES NAVIGABLES EUROPEENNES IMPORTANTES POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINE

a) Caractéristiques techniques des voies navigables C-E

Les principales caractéristiques techniques des voies navigables C-E seront généralement conformes à la classification des voies navigables intérieures européennes figurant au tableau 1.

Pour évaluer les différentes voies navigables C-E, on doit se fonder sur les caractéristiques des classes Vb à VII en tenant compte des principes ci-après :

- i) La classe de la voie navigable est déterminée par les dimensions horizontales des automoteurs, des barges et des convois poussés et principalement par la dimension principale normalisée, c'est-à-dire leur bau ou largeur;
- ii) Les valeurs indiquées au tableau 1 pour la classe Vb doivent être considérées comme des objectifs minima importants à atteindre dans le cadre des programmes pertinents d'aménagement des infrastructures. Pour les nouvelles voies navigables devant être utilisées pour le transport combiné, un tirant d'eau minimum de 2,80 m devrait être garanti;
- iii) On considère que les exigences minimales ci-après doivent être respectées pour qu'une voie navigable convienne au trafic conteneurisé :

les bateaux de navigation intérieure d'une largeur de 11,4 m et d'une longueur de 110 m environ doivent pouvoir transporter des conteneurs sur trois hauteurs ou plus; si ce n'est pas le cas, il devrait être autorisé une longueur maximale de 185 m pour les convois poussés, auquel cas ceux-ci devraient pouvoir transporter des conteneurs sur deux hauteurs;

- iv) Lors de la modernisation des voies navigables existantes et lors de la construction de nouvelles voies, on devrait toujours prendre en compte un accroissement de la dimension des bateaux et des convois;
- v) Afin d'améliorer l'efficacité du transport par conteneurs, on devrait veiller à offrir la hauteur libre la plus grande possible sous les ponts conformément à la note 4 du tableau 1 3/;
- vi) Sur les voies navigables à niveau d'eau variable, la valeur recommandée du tirant d'eau devrait correspondre à celui atteint ou dépassé en moyenne 240 jours par an (ou 60 % de la période de navigation). La valeur de la hauteur libre recommandée sous les ponts (5,25 m, 7,00 m ou 9,10 m) devrait être maintenue pour le niveau de navigation le plus haut pour autant que cela soit possible et économiquement faisable;

3/ Si toutefois la proportion de conteneurs vides transportés sur chaque bateau dépasse 50 %, il conviendrait d'envisager de porter la hauteur libre minimale sous les ponts à une valeur supérieure à celle qui est indiquée à la note 4 du tableau 1.

- vii) Il devrait être maintenu des normes uniformes de classe, de tirant d'eau et de hauteur libre sous les ponts sur toute voie navigable ou du moins sur des portions importantes de sa longueur;
- viii) Pour autant que cela soit possible, les paramètres des voies navigables adjacentes devraient être identiques ou similaires;
- ix) Le plus fort tirant d'eau (4,50 m) et la plus grande hauteur libre minimale sous les ponts (9,10 m) devraient être maintenus sur toutes les portions du réseau qui sont directement raccordées aux routes côtières;
- x) Une hauteur libre minimale de 7,00 m sous les ponts devrait être maintenue sur les voies navigables qui relient des ports maritimes importants à l'arrière-pays et qui sont adaptées à un transport efficace de conteneurs et au trafic fluvio-maritime;
- xi) Les parcours côtiers énumérés dans l'annexe I ci-dessus visent à maintenir la continuité du réseau de voies navigables C-E dans toute l'Europe et sont destinés à être utilisés, aux termes du présent Protocole, par des bateaux de transport fluvio-maritime dont les dimensions devraient, pour autant que cela soit possible et économiquement faisable, satisfaire aux prescriptions concernant les automoteurs adaptés à la navigation sur les voies navigables intérieures des classes Vb et suivantes.

Tableau 1*

CLASSIFICATION DES VOIES NAVIGABLES INTERIEURES D'IMPORTANCE INTERNATIONALE POUR LE TRANSPORT COMBINE/**

Type de voie navigable	Classes de voies navigables	Automoteurs et chalands					Convois poussés					Hauteur minimale sous les ponts <u>2/</u>	Symboles graphiques sur les cartes
		Types de bateau : caractéristiques générales					Types de bateau : caractéristiques générales						
		Dénomination	Longueur max.	Largeur max.	Tirant d'eau <u>5/</u>	Tonnage		Longueur	Largeur	Tirant d'eau <u>5/</u>	Tonnage		
			L(m)	B(m)	d(m)	T(t)		L(m)	B(m)	d(m)	T(t)	H(m)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
D'IMPORTANCE INTERNATIONALE I	Vb	Grands bateaux du Rhin	95-110	11.4	2.50-2.80	1,500-3,000		172-185 <u>1/</u>	11.4	2.50-4.50	3,200-6,000	5.25 or 7.00 or 9.10 <u>4/</u>	
	VIa							95-110 <u>1/</u>	22.8	2.50-4.50	3,200-6,000	7.00 or 9.10 <u>4/</u>	
	VIb	<u>3/</u>	140	15.0	3.90			185-195 <u>1/</u>	22.8	2.50-4.50	6,400-12,000	7.00 or 9.10 <u>4/</u>	
	VIc							270-280 <u>1/</u>	22.8	2.50-4.50	9,600-18,000	9.10 <u>4/</u>	
								195-200 <u>1/</u>	33.0-34.2 <u>1/</u>	2.50-4.50	9,600-18,000		
VII							275-285	33.0-34.2 <u>1/</u>	2.50-4.50	14,500-27,000	9.10 <u>4/</u>		

*/ Cette classification est conforme à celle de l'annexe III de l'accord européen sur les grandes voies de navigation intérieure d'importance internationale (AGN) du 19 janvier 1996.

**/ Les classes I à Va, ayant seulement une importance régionale ou n'intéressant pas le transport combiné, ne figurent pas dans ce tableau

Notes du tableau 1

1/ Le premier chiffre correspond aux conditions actuelles générales; le deuxième tient compte de l'évolution future et, dans des cas particuliers, des conditions actuelles.

2/ Compte tenu d'une marge de sécurité d'environ 0,30 m entre le point le plus élevé de la superstructure du bateau ou de son chargement et un pont.

3/ Il est tenu compte de l'évolution future éventuelle du transport par transroulage, du transport de conteneurs et de la navigation fluvio-maritime.

4/ Hauteur vérifiée pour le transport de conteneurs :

5,25 m pour les bateaux transportant des conteneurs sur deux hauteurs;

7,00 m pour les bateaux transportant des conteneurs sur trois hauteurs;

9,10 m pour les bateaux transportant des conteneurs sur quatre hauteurs;

50 % des conteneurs peuvent être vides; dans le cas contraire, il faudra recourir au lestage.

5/ La valeur du tirant d'eau pour une voie navigable particulière doit être déterminée en fonction des conditions locales.

6/ Parfois, des convois composés d'un nombre plus élevé de barges peuvent être utilisés sur certaines sections des voies navigables de la classe VII. Dans ce cas, les dimensions horizontales peuvent dépasser les valeurs indiquées dans le tableau.

b) Exigences d'exploitation minimales des voies navigables C-E

Les voies navigables C-E devraient satisfaire aux conditions d'exploitation fondamentales suivantes pour pouvoir permettre au transport international de fonctionner de manière fiable :

- i) La circulation devrait être assurée pendant toute la période de navigation, à l'exception des interruptions mentionnées ci-après :
- ii) La période de navigation ne peut être inférieure à 365 jours que dans les régions présentant des conditions climatiques rigoureuses où il est impossible de maintenir les chenaux libres de glace pendant l'hiver, et où il faut donc interrompre la navigation. Dans ces cas, les dates d'ouverture et de fermeture de la navigation devraient être fixées. La durée des interruptions dues à des phénomènes naturels tels que gel, inondations, etc., devrait être limitée au strict minimum grâce à des mesures techniques et organisationnelles appropriées;
- iii) La durée des interruptions pour cause d'entretien régulier des écluses et des autres ouvrages hydrauliques devrait être limitée au strict minimum. Les usagers de la voie navigable sur laquelle il est prévu d'effectuer des travaux d'entretien devraient être tenus informés des dates et de la durée de l'interruption envisagée. En cas de défaillance imprévue d'une écluse ou d'autres ouvrages hydrauliques, ou dans d'autres cas de force majeure, il faudra s'efforcer de limiter au strict minimum la durée des interruptions en prenant toutes les mesures appropriées pour remédier à cette situation;
- iv) Aucune interruption pour cause de basses eaux n'est admise. Par contre, des restrictions raisonnables en ce qui concerne le tirant d'eau admissible sur les voies navigables où le niveau d'eau est variable sont acceptables. Cependant, un tirant d'eau minimum de 1,20 m devrait être maintenu en toutes circonstances, et le tirant d'eau caractéristique ou recommandé devrait être maintenu ou dépassé pendant 240 jours par an. Dans les régions mentionnées à l'alinéa ii) ci-dessus, le tirant d'eau minimum de 1,20 m devrait être maintenu pendant 60 % de la période de navigation en moyenne;
- v) Les horaires de fonctionnement des écluses, des ponts mobiles et des autres ouvrages d'infrastructure doivent être tels que la navigation soit assurée vingt-quatre heures sur vingt-quatre les jours ouvrables, pour autant que cela soit économiquement faisable. Des exceptions peuvent être admises dans certains cas particuliers pour des raisons organisationnelles et/ou techniques. Des horaires de fonctionnement raisonnables doivent également être assurés pour permettre la navigation les jours fériés et en fin de semaine.

c) Exigences techniques et d'exploitation minimales des terminaux de ports

Le réseau de voies navigables C-E est complété par un système de terminaux de ports de voies navigables. Chaque terminal doit satisfaire aux exigences techniques et d'exploitation minimales ci-après :

- i) Il doit être situé sur une voie navigable C-E;
- ii) Il doit pouvoir recevoir des bateaux ou des convois poussés utilisés sur cette voie navigable conformément à la classe de celle-ci;
- iii) Il doit être desservi par des routes ou lignes ferroviaires de grande importance (de préférence faisant partie du réseau de routes internationales et de lignes internationales de chemin de fer établi par l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC));
- iv) Il doit pouvoir traiter un volume de marchandises de l'ordre de 30 000 à 40 000 TEU par an;
- v) Il doit offrir des conditions satisfaisantes pour le développement d'une zone portuaire industrielle;
- vi) Il doit offrir tous les services nécessaires pour les opérations courantes du transport international;
- vii) Pour répondre aux besoins de la protection de l'environnement, des installations de réception des déchets produits à bord des bateaux devraient exister dans les ports d'importance internationale;
- viii) Il faut assurer un transbordement efficace des conteneurs et des autres unités de transport intermodal (caisses mobiles, semi-remorques, véhicules routiers de transport de marchandises, etc.) dans les ports intérieurs, et mettre à disposition une capacité suffisante pour le stockage intermédiaire des conteneurs et le matériel de manutention voulu;
- ix) La manutention régulière des conteneurs doit être rentable, avec des terminaux spécialement adaptés au transport combiné;
- x) En dehors du transbordement proprement dit (assuré essentiellement au moyen de grues à conteneurs d'une capacité de 15 à 20 unités par heure), ces terminaux devraient être en mesure d'assurer de nombreux autres services, notamment l'organisation de l'acheminement des conteneurs, le stockage des conteneurs vides ainsi que l'entretien et la réparation des conteneurs endommagés;
- xi) Pour les services de transroulage, des installations spéciales sont requises telles que rampes de chargement, quais spéciaux et aires de stationnement;

- xii) Aux quais pour les bateaux de navigation intérieure utilisés en transport combiné, il faut un tirant d'eau garanti d'au moins 2,8 m, un tirant d'eau de 3,5 m étant cependant souhaitable, une longueur appropriée pour recevoir des bateaux d'au moins 110 m de long et une hauteur libre sous pont égale à celle des voies navigables voisines;
- xiii) Une manutention efficace des chargements dans les terminaux peut contribuer sensiblement à assurer des services de transport international combiné efficaces, surtout s'il est satisfait aux exigences ci-après :

Le laps de temps compris entre l'heure limite d'acceptation des marchandises et le départ du bateau, et entre l'arrivée du bateau et le début du déchargement des conteneurs, ne doit pas dépasser une heure, à moins qu'il ne soit possible de répondre d'une autre manière aux vœux des clients concernant l'heure limite d'acceptation ou de déchargement des marchandises;

L'attente des véhicules routiers assurant la livraison ou la collecte des unités de chargement doit être aussi brève que possible (20 minutes au maximum);

Il peut être satisfait à ces exigences par une disposition et un dimensionnement appropriés des divers éléments du terminal de transbordement (voir viii));

- xiv) Les diverses zones fonctionnelles d'un terminal sont, elles aussi, composées d'un certain nombre d'éléments faisant partie d'un système. Pour réaliser un terminal de transbordement qui soit optimal à tous égards, il faut que les dimensions de ces éléments soient bien équilibrées, car le rendement du terminal est déterminé par son élément le plus faible.

- - - - -