



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2001/8  
14 novembre 2001

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

**ÉTUDE DE LA SITUATION ACTUELLE ET DES TENDANCES  
DU TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE DANS LES PAYS MEMBRES**

**Note du secrétariat**

À sa quarante-quatrième session, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir et de publier avant sa prochaine session un bref document récapitulatif sur la situation actuelle et les tendances du transport par voie navigable dans les pays membres, en se fondant sur les renseignements à communiquer sur les faits nouveaux dans les domaines suivants:

- a) Développement des infrastructures des voies navigables;
- b) Mouvement des marchandises par voie navigable;
- c) Mesures de politique générale en matière de transport par voie navigable (TRANS/SC.3/153, par. 8).

On trouvera ci-après un résumé des renseignements relatifs aux trois questions susmentionnées, établi par le secrétariat à partir des informations disponibles.

## **I. DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DES VOIES NAVIGABLES**

1. Ces dernières années, l'achèvement et la mise en service, l'été 2001, de l'écluse de Rothensee en Allemagne ont marqué une étape importante dans le développement des infrastructures des voies navigables. Cette écluse doit assurer une liaison moderne (classe Vb) entre le canal du Mittelland et l'Elbe au «Carrefour de Magdebourg» encore en cours d'aménagement. On pourra trouver dans l'Inventaire des paramètres et normes principaux du réseau des voies navigables E («Livre bleu») publié sous la cote TRANS/SC.3/144 et additifs la liste des projets à moyen et à long terme d'aménagement des voies navigables d'importance internationale énumérées dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

### **Bélarus**

2. Le Gouvernement du Bélarus s'est engagé à établir des études de pré faisabilité pour deux liaisons de voies navigables d'importance internationale, à savoir la liaison Oder-Vistule-Bug-Dniepr et la liaison Daugava (Zapadnaya Dvina)-Dniepr et à les présenter en vue de leur examen par le Groupe de travail des transports par voie navigable.

### **Belgique**

3. Un goulet d'étranglement à l'écluse de Lanaye reliant le canal Albert à la Meuse à Liège devrait être éliminé avec l'aménagement d'un quatrième sas de grandes dimensions (220 m x 25 m). Un accord à cet effet a été conclu entre les Gouvernements des Pays-Bas et de la région wallonne. Il sera possible d'écouler ainsi un trafic annuel d'environ 35 millions de tonnes via Liège à destination et en provenance des Pays-Bas, de l'Allemagne et des pays d'Europe orientale<sup>1</sup>. Il est prévu de construire un deuxième sas à l'écluse d'Evergem sur le canal circulaire de Gent. Ce canal devrait être dragué (pour la première fois depuis 1993) pour assurer un tirant d'eau de 3 m.

### **Bulgarie**

4. La Bulgarie a l'intention de développer le transport combiné sur les itinéraires reliant l'Europe centrale par le Danube à la Méditerranée, au Caucase, à l'Asie centrale et au Moyen-Orient, en utilisant la proximité favorable du port maritime de Varna et du port fluvial de Rousse. Il existe déjà entre ces deux ports une liaison ferroviaire qui les rapproche et permet d'acheminer le trafic marchandises du port de Rousse vers celui de Varna. À cet effet, la priorité est accordée aux deux projets suivants:

- Terminal à conteneurs au port de Rousse;
- Terminal céréalier au port de Rousse.

---

<sup>1</sup> *Navigation, ports et industries*, 15 février 2001.

Il est envisagé de réaliser cette construction dans le cadre d'un contrat de concession. Les installations existantes de manutention du fret et de conteneurs de transport combiné aux ports de Rousse et de Varna sont aussi en cours d'aménagement. Il est par ailleurs prévu de rénover les ports fluviaux du Danube – port de Lom – de reconstruire et de développer les installations du port de Lom<sup>2</sup>.

### **Croatie**

5. La stratégie nationale de construction et d'amélioration des voies navigables se fixe les priorités suivantes:

- Construction du canal Danube-Save de Vukovar à Samac (61,5 km);
- En accord avec la Bosnie-Herzégovine, passage de la rivière Save à la classe IV;
- Passage de la Drave à la classe IV de son embouchure jusqu'à Osijek.

6. Le canal Danube-Save devrait être aménagé en tant que voie navigable de la classe Vb d'ici 2020. La mise à niveau de la Save sera entreprise en deux phases: en premier lieu, passage à la classe IV (d'ici 2005) et ensuite à la classe Vb (d'ici 2010).

### **République tchèque**

7. On envisage de construire deux écluses sur l'Elbe pour éliminer des profondeurs limites et améliorer les conditions de la navigation sur la section tchèque du fleuve.

### **Finlande**

8. Il est actuellement procédé à une étude des solutions techniques envisageables pour rendre le canal de Saimaa navigable toute l'année.

### **France**

9. Aucun événement important n'est à signaler concernant le développement de l'infrastructure des voies navigables. Les investissements effectués ont été consacrés à la modernisation du réseau existant de voies navigables.

10. Le développement des transports par voie navigable d'ici 2020 poursuivra deux objectifs prioritaires: la modernisation du réseau existant et l'aménagement progressif de la liaison Seine-Nord.

11. Concernant les liaisons manquantes, la priorité sera donnée à la liaison Seine-Nord, qui sera aménagée progressivement. La première étape consistera à moderniser sur la période 2000-2006 l'infrastructure au sud, sur la Seine et l'Oise, et au nord sur le canal Dunkerque-Escaut. Il est notamment prévu de relever les ponts afin d'éliminer ce goulet d'étranglement stratégique.

---

<sup>2</sup> TRANS/WP.5/2000/4/Add.1/Rev.1.

## **Allemagne**

12. Le principal objet de la politique d'investissement en matière d'infrastructures de transport par voie navigable est à l'aménagement de la voie navigable reliant la région de la Ruhr, via Hanovre et Magdebourg, à Berlin, au canal Dortmund-Ems, au canal du Mittelland et au projet n° 17 de l'Unité allemande. Cette liaison par voie navigable est élargie pour autoriser le passage de péniches de 110 m de long et de convois pouvant atteindre 185 m de long, avec un tirant d'eau minimum de 2,80 m et une hauteur libre sous les ponts de 5,25 m. Le point central de cette liaison est le «croisement de voies navigables» au-dessus de l'Elbe à Magdebourg. L'écluse de Rothensee est entrée en exploitation au printemps 2001. Le pont-canal de 900 m de longueur au-dessus de l'Elbe et la double écluse de Hohenwarthe sont en construction et devraient entrer en service en 2003.

13. En outre, le Gouvernement allemand prévoit de poursuivre les travaux d'amélioration entrepris sur le Rhin, ainsi que des aménagements sur le bassin moyen et supérieur de l'Elbe, le développement de la voie navigable Havel-Oder, de nouveaux travaux d'approfondissement du Main, de la section moyenne de la Weser et des travaux d'entretien sur d'autres voies navigables.

14. Concernant la section Straubing-Vilshofen du Danube, qui constitue actuellement un goulet d'étranglement, une étude en cours devrait apporter une réponse à la question de savoir quel est le meilleur moyen d'éliminer ce dernier. Cette étude est effectuée conjointement par le Gouvernement fédéral et l'État libre de Bavière<sup>3</sup>.

## **Lituanie**

15. Pendant la saison de navigation 2000, la navigabilité a été assurée sur 379,7 km de voie navigable en Lituanie. Le chenal a été marqué au moyen d'aides à la navigation sur une longueur de 280 km. La période de navigation, ouverte en 2000 le 13 mai, s'est achevée le 31 octobre. Si l'on parvient à réunir les fonds nécessaires, il est envisagé d'entreprendre en 2002 la modernisation de quatre quais stationnaires et la construction de 11 quais mobiles pour l'embarquement ou le débarquement des passagers.

## **Luxembourg**

16. Les travaux entrepris pour approfondir le chenal de navigation de la Moselle ont été achevés, ce qui a permis d'accroître de 20 % la capacité de transport des bateaux. Les Gouvernements de l'Allemagne, de la France et du Luxembourg envisagent d'entreprendre, dans le cadre de la Commission de la Moselle, la construction d'écluses parallèles sur la Moselle en vue d'assurer des conditions optimales au trafic des passagers et des marchandises, en développement constant. Selon des informations récentes, le doublement des écluses est envisagé en premier lieu à Fankel et Zeltingen sur la section allemande du fleuve.

---

<sup>3</sup> Discours de M<sup>me</sup> A. Mertens (Secrétaire d'État parlementaire, Ministère fédéral des transports, de la construction et du logement) à la Conférence paneuropéenne sur le transport par voie navigable (Rotterdam, 5-6 septembre 2001).

### **République de Moldova**

17. Un projet en cours prévoit l'inspection complète du lit du Dniestr. La construction du port de Giurgiuleshti sur la section moldave du Danube (achevée à 60 %) a été arrêtée. Des efforts sont entrepris pour trouver un financement afin d'achever la construction du port et de ses liaisons ferroviaires et routières.

### **Fédération de Russie**

18. On envisage de rénover les écluses de Kochetovski sur le Don et de Gorodetski sur la Volga et aussi de construire 10 nouveaux terminaux à conteneur dans les ports de Saint-Pétersbourg, Moscou, Yaroslavl, Kazan, Nijni Novgorod, Samara, Volgograd, Astrakhan, Rostov-sur-le-Don et Azov. L'élimination du goulet d'étranglement de l'écluse de Kochetovski, due à une largeur et une profondeur limitées, devrait permettre aux bateaux d'une capacité de charge inférieure ou égale à 5 000 tonnes d'emprunter la voie navigable du sud reliant la mer d'Azov à la mer Caspienne.

### **Suède**

19. Deux groupes de travail ont été créés par l'Office central de la navigation maritime pour étudier les conditions techniques et économiques de réaménagement du canal d'accès conduisant de la mer au lac Mälaren (à l'ouest de Stockholm). L'écluse actuelle, vieille de 75 ans, ne laisse passer que les bateaux de moins de 8 000 tdw. Le port de Västerås, principal port fluvial scandinave, et le port de Köping sur le lac Mälaren, souhaiteraient que les bateaux de 12 000 tdw puissent accéder au lac<sup>4</sup>.

### **Ukraine**

20. La longueur totale des voies navigables de l'Ukraine s'élevait en 2001 à 2 240 km, soit 22 km de moins qu'en 2000. En ce qui concerne les plans de développement de l'infrastructure, le plus important reste un projet de création d'une liaison navigable entre le bras de Kilia du Danube et la mer Noire.

## **II. MOUVEMENT DE MARCHANDISES**

21. Les résultats économiques d'ensemble de l'Europe occidentale ont été très favorables en 2000, en dépit d'une forte augmentation des prix du pétrole. La croissance annuelle du PIB réel dans les pays à économie de marché a atteint son niveau le plus élevé depuis 1988. Il s'agit donc de l'année la plus satisfaisante pour les pays à économie en transition de la CEE depuis le début de leur transformation économique en 1989. Pour la première fois au cours d'une décennie, tous les pays à économie en transition ont signalé des taux positifs de croissance économique en 2000<sup>5</sup>. L'évolution économique positive sur le continent s'est traduite par un accroissement de la demande de transport, notamment dans le secteur de la navigation intérieure.

---

<sup>4</sup> *Journal pour le transport international* 37/2000.

<sup>5</sup> *Étude économique de l'Europe 2001*, CEE-ONU, n° 1.

## **Fleuves internationaux**

### *Rhin*

22. On estime que l'année 2000 a été particulièrement satisfaisante pour la navigation rhénane. Le volume de marchandises transportées sur le Rhin (frontière germano-néerlandaise) a atteint un record absolu de 158,6 millions de tonnes (soit une augmentation de 7,9 % en volume de transport exprimée en tonnes et de 8,1 % du trafic de marchandises en tkm par rapport à 1999). Les tarifs du fret, en particulier pour les marchandises liquides en vrac, ont eu aussi tendance à augmenter. Le transport de conteneurs a enregistré une croissance d'environ 22 % en ce qui concerne le trafic rhénan traditionnel (à la frontière germano-néerlandaise).

### *Moselle*

23. Le trafic de marchandises sur la Moselle a atteint en 2000 un niveau record de 16 millions de tonnes à l'écluse de Coblenze (15 millions de tonnes en 1999) et de 9,7 tonnes à l'écluse d'Apach (9,1 millions de tonnes en 1999). L'approfondissement du chenal à 3,0 m est maintenant achevé, ce qui pourrait expliquer, au moins partiellement, le niveau de trafic exceptionnel mentionné plus haut.

### *Danube*

24. Après la levée en novembre 1995 des sanctions de l'ONU contre l'ex-Yougoslavie, le trafic danubien a commencé à se redresser après avoir atteint son niveau minimum en 1994 (19,9 millions de tonnes). En 1997, le volume du trafic de marchandises s'élevait déjà à 26,8 millions de tonnes, soit un taux de croissance annuel de 9 %. Mais, depuis avril 1999, en raison du conflit du Kosovo, les ponts de Novi Sad en Yougoslavie ayant été détruits, le volume de trafic a de nouveau diminué, empruntant principalement le Danube supérieur à destination et en provenance du canal Main-Danube. Depuis lors, les compagnies de navigation du Danube ont enregistré des pertes considérables, faute de conditions de navigation libres et régulières sur la section yougoslave du fleuve.

25. Cependant, d'après les dernières données statistiques, le volume du trafic marchandises depuis 1999 sur le Danube a augmenté de 16,0 % en 2000, atteignant 28,3 millions de tonnes (voir le tableau ci-dessous).

**Volume de marchandises transportées sur le Danube en 1999-2000<sup>6</sup>**  
(en milliers de tonnes)

Pays	Marchandises sorties du pays		Marchandises transportées à l'intérieur du pays (cabotage)		Mouvement total de marchandises		
	1999	2000	1999	2000	1999	2000	%
Autriche	1 263	1 191	774	1 146	2 037	2 337	+ 14,7
Bulgarie	204	304	498	930	701	1 234	+ 75,9
Croatie	51	109	14	220	65	328	+ 404,6
Allemagne	7 088	8 108	17	...	7 104	8 108	+ 14,1
Hongrie	2 968	...	...	...	2 968	3 818	+ 28,6
Moldova	...	...	...	...	...	...	...
Roumanie	1 176	1 396	2 934	2 575	4 110	3 971	- 3,4
Slovaquie	1 087	1 169	11	-	1 098	1 169	+ 6,5
Ukraine	2 881	3 542	409	114	3 290	3 656	+ 11,1
Yougoslavie	494	697	2 102	2 402	2 596	3 099	+ 19,4
Marchandises arrivées sur le Danube à partir de la mer					452	597	+ 32,0
Total					24 422	28 318	+ 16,0

26. Par contre le trafic passagers a diminué en 2000 de 28,3 %, en raison surtout de la forte baisse du nombre de passagers transportés en Roumanie (de 1 653 500 en 1999 à 792 717 en 2000).

### **Belgique**

27. Le volume de marchandises transportées pendant les neuf premiers mois de 2000 sur les voies navigables flamandes a augmenté de 16,7 % par rapport à l'année précédente. Le nombre de bateaux ayant emprunté le canal Albert (entre Anvers et la Meuse) a augmenté de 30 %. Ces résultats remarquables peuvent être attribués surtout aux efforts entrepris par l'organisation «Promotion du transport navigable» et par d'autres organismes privés qui ont investi dans le rehaussement des murs de quai, ainsi que par le Gouvernement de la région flamande<sup>7</sup>. En 2000, la part des voies navigables dans le transport de conteneurs a augmenté de 220 000 EVP pour atteindre le niveau record de 1,5 million de EVP au port d'Anvers.

<sup>6</sup> Données communiquées par la Commission du Danube et la Hongrie (trafic total de ce pays en 2000).

<sup>7</sup> *Journal pour le transport international* 46/2000.

**République tchèque**

28. La saison de navigation ayant été entièrement sèche en 2000 et les conditions de navigation peu favorables sur l'Elbe en aval de Usti-nad-Labem, les entreprises de navigation intérieures tchèques se sont trouvées cette année dans une situation très difficile, sinon critique. Cependant le volume du trafic marchandises par voie navigable n'a cessé d'augmenter depuis 1998, date à laquelle il avait atteint son niveau le plus faible de 1 667 t.th (4 990 t.th en 1994) et a atteint 1 906 t.th en 2000. La navigation intérieure tchèque se distingue par une autre particularité: depuis 1994 le volume des services de transport effectué par des tiers (dans des pays tiers) est passé de 16,8 t.th à 120,8 t.th.

**Finlande**

29. Le volume total de marchandises transportées sur les voies navigables finlandaises en 2000 s'est élevé à 4,4 millions de tonnes. Par rapport à 1999, on a enregistré un accroissement de 9,2 % du transport de marchandises sur le canal de Saimaa (1,76 million de tonnes) et un accroissement de 0,7 % sur les autres voies navigables (2,6 millions de tonnes y compris 1,7 million de tonnes de bois flotté en fardeaux). Le trafic de passagers a enregistré une baisse de 16,3 % en raison surtout de la situation météorologique défavorable pendant l'été 2000. Les principales marchandises transportées sur les voies navigables ont été le bois, les minéraux bruts, le papier et la cellulose.

**France**

30. Le trafic total des marchandises par voie navigable a enregistré une croissance considérable pour la troisième année consécutive. C'est un signe très encourageant pour l'évolution de ce secteur en raison surtout de la situation favorable du marché, mais aussi des efforts entrepris par les opérateurs pour moderniser et diversifier leurs services. Le trafic exprimé en tkm, qui avait augmenté de 9,7 % en 1998 et de 10 % en 1999 a enregistré en 2000 un nouvel accroissement d'environ 6,5 % et s'est élevé à 7,3 milliards de tkm (chiffre encore nettement inférieur au niveau record de 12,7 milliards de tkm atteint en 1970). Le volume de marchandises transportées en 2000 a augmenté de 6,7 % et a atteint 58,7 millions de tonnes.

**Allemagne**

31. Les dernières données communiquées au secrétariat concernent l'exercice 1999. Le volume du trafic marchandises cette année s'est élevé à 228,9 millions de tonnes (-3,1 %) et les prestations de transport ont atteint 62,6 milliards de tkm (-2,6 %).

32. Le trafic sur le canal Main-Danube n'a cessé d'augmenter depuis l'ouverture du canal en 1992 et a atteint en 2000, 6 015 t.th à l'écluse de Kelheim (à la sortie du canal sur le Danube) et 8 024 t.th à l'écluse de Viereth (point d'entrée nord du canal). Le trafic à l'écluse de Kelheim peut être considéré comme le véritable trafic est-ouest et il est très encourageant de noter que le volume de ce trafic Rhin-Danube a augmenté en 2000 de 14,4 % par rapport à 1999. La part de trafic du canal transportée sur des bateaux de différentes nationalités est la suivante: Allemagne (51 %), Pays-Bas (30,4 %), Autriche (8,7 %), Belgique (5,7 %), Hongrie (1,96 %) et Slovaquie (1,46 %).

### **Hongrie**

33. Le transport fluvial hongrois, comme celui des autres pays danubiens, a été durement touché par la récente crise yougoslave et surtout par le blocus de la voie navigable du Danube à Novi Sad. Néanmoins, le trafic sur le haut Danube, ainsi que le trafic entre les ports hongrois, d'une part, et les ports du canal Main-Danube, sur le Main et sur le Rhin, d'autre part, n'a cessé de croître. Les derniers chiffres concernant le commerce international hongrois via le Danube en 2000 montrent que le volume du commerce extérieur hongrois a atteint 3 818 t.th, dont 1 118 t.th sur des bateaux arborant le pavillon hongrois, soit 29,3 %.

34. Au premier trimestre 2001, le commerce extérieur hongrois empruntant la voie fluviale a atteint 725 t.th, dont 217 t.th acheminées par des opérateurs nationaux.

### **Lituanie**

35. Le volume des marchandises transportées sur les voies navigables lituaniennes en 2000 a augmenté de 7 % par rapport à l'année précédente, atteignant 852 t.th. Le trafic passagers a cependant diminué de 26,1 %, avec exactement 1 275 000 passagers. Le trafic marchandises et passagers a été acheminé principalement par transporteurs à destination et en provenance du port de Neringa situé sur la presqu'île de Courlande (Kurshskaya Spit).

### **Pays-Bas**

36. D'après l'Association néerlandaise de la navigation intérieure (CBRB), l'année 2000 a été très positive pour les opérateurs néerlandais malgré une augmentation considérable des prix des carburants<sup>8</sup>.

### **République de Moldova**

37. Le trafic de la navigation intérieure a emprunté principalement en 2000 les fleuves Dniestr (16 000 t) et Prout (9 000 t).

### **Fédération de Russie**

38. L'évolution positive du trafic de la navigation intérieure s'est confirmée en 2000, avec environ 110 millions de tonnes de marchandises transportées sur les voies navigables de la partie européenne de la Fédération de Russie. Au premier semestre 2001, le volume du trafic marchandises devrait avoir augmenté de 2,3 % (+7,2 % en tkm) et le transport de passagers de 1,4 % par rapport au volume de trafic atteint pendant le premier semestre 2000.

### **Slovaquie**

39. Après une période de stagnation due aux entraves à la navigation via le territoire de l'ex-Yougoslavie, le volume du trafic marchandises sur le Danube a de nouveau commencé à progresser, atteignant 1 371 t.th en 1998, 1 526 t.th en 1999 et 1 607 t.th en 2000. Cette tendance devrait se confirmer pendant l'année en cours.

---

<sup>8</sup> *Navigation, ports et industrie*, 15 juin 2001.

## **Suisse**

40. Après les crues enregistrées sur une longue période en 1999, le trafic s'est normalisé en 2000. Le volume de marchandises transportées dans les ports rhénans de Bâle a augmenté de 14,7 % en 2000 par rapport à l'année précédente, atteignant 8 546 t.th: 893,9 t.th chargées (record absolu) et 7 652 t.th déchargées. Un volume supplémentaire de 229 t.th a été acheminé au port de Kaiseraugst (-3,2 %).

## **Ukraine**

41. L'année 2000 a marqué un tournant dans la tendance à la baisse enregistrée par la navigation intérieure de l'Ukraine depuis 1989, avec un volume record de 82,8 millions de tonnes. Pour la première fois depuis 1989, le volume de marchandises transportées en 2000 a augmenté de 14,1 % par rapport à 1999, atteignant 9 129 millions de tonnes.

### **III. MESURES DE POLITIQUE GÉNÉRALE EN MATIÈRE DE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE**

42. Les 5 et 6 septembre 2001, une Conférence paneuropéenne sur les transports par voie navigable s'est tenue à Rotterdam sur l'initiative et sous la présidence du Ministre des transports des Pays-Bas. La Conférence a adopté une déclaration intitulée «Accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport par voie navigable». La déclaration énonce une liste des principaux objectifs à adopter et des principales mesures à prendre par les gouvernements et les organisations internationales intéressés afin d'accélérer de façon concertée et de coordonner le développement du transport par voie navigable pour pouvoir disposer d'un mode de transport paneuropéen plus sûr, plus propre et plus compétitif. La Commission européenne, la CEE-ONU, la CCNR, la Commission du Danube et la Conférence européenne des ministres du transport (ECMT) ont été invitées à surveiller l'application des mesures envisagées dans la déclaration. À cette fin, les représentants des organisations intergouvernementales susmentionnées ont créé, avec la présidence de la Conférence (Ministères des transports des Pays-Bas et de la Roumanie) un groupe de surveillance. Il a été convenu que la prochaine Conférence paneuropéenne sur les transports par voie navigable se tiendrait en 2006 à Bucarest.

43. Mettant à profit la présence de fonctionnaires de haut niveau et la publicité de la Conférence, deux événements importants se sont également déroulés dans le cadre de la Conférence:

- Les pays danubiens et l'Union européenne ont signé un mémorandum d'accord sur le développement du corridor VII de transport paneuropéen (le Danube); et
- Les représentants de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et de la Commission du Danube ont fait part de leur intention de renforcer et d'approfondir leur coopération et de créer un comité commun en vue de faciliter cette coopération.

### **Union européenne (UE)**

44. Après plus de trois ans d'efforts, le Conseil et le Parlement européens ont adopté la proposition de la Commission d'inclure les ports de navigation intérieure et maritime de l'Union européenne dans les réseaux transeuropéens pour qu'ils puissent bénéficier d'un financement dans ce cadre. Grâce à cet accord, la chaîne logistique de transports est enfin complète, et elle assurera le développement d'une politique de transports commune plus intégrée. Les ports européens sont essentiels pour promouvoir une véritable intermodalité: en les intégrant au réseau de transports transeuropéens, il sera possible de leur imprimer un nouvel élan et de créer des liaisons avec les principales routes, lignes de chemin de fer et voies navigables.

45. Le texte commun adopté par le Conseil et le Parlement modifie la décision n° 1692/96 sur les directives communautaires concernant le développement du réseau de transports transeuropéens. Dans le même but de promouvoir les activités portuaires, la Commission européenne a proposé également le 13 mars 2001 un projet de directive pour améliorer la qualité des services dans les ports en fixant des règles précises et une procédure ouverte et transparente d'accès au marché des services portuaires.

46. En septembre 2001, la Commission européenne a publié un «Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix». Ce Livre blanc sonne l'alarme: «Si aucune mesure d'envergure n'est prise d'ici à 2010 dans l'Union des Quinze pour utiliser plus rationnellement les avantages de chaque mode de transport, l'augmentation du seul trafic de poids lourds atteindra près de 50 % par rapport à son niveau de 1998». Le Livre blanc comporte une soixantaine de propositions à prendre par les pays membres de l'UE en vue de remédier au déséquilibre entre les différents modes de transport, en tenant dûment compte des problèmes de congestion, de durabilité et de consommation d'énergie. Il souligne en particulier que «le transport maritime intracommunautaire et le transport fluvial sont deux éléments clefs de l'intermodalité qui doivent permettre de faire face à la congestion croissante des infrastructures routières et ferroviaires et de lutter contre la pollution atmosphérique. Ces deux modes de transport sont restés jusqu'à présent sous-exploités, alors que la Communauté dispose d'un potentiel inestimable et de capacités de transport quasi illimitées».

### **Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)**

47. Un accord a été conclu entre les gouvernements des pays membres de la CCNR en vue d'adapter les dispositions du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) concernant l'équipage minimal obligatoire sur les bateaux du Rhin. Les nouvelles dispositions remplacent le texte adopté il y a 15 ans et tiennent compte des progrès techniques réalisés depuis lors.

48. Pour encourager l'utilisation de systèmes informatiques modernes à bord des bateaux de navigation intérieure et, en particulier, l'utilisation de cartes électroniques des voies navigables, la CCNR a adopté la norme ECDIS pour la navigation intérieure (Système d'affichage de cartes électroniques et d'information pour la navigation intérieure).

49. Un rapport sur la hauteur libre sous les ponts en ce qui concerne le transport de conteneurs empilés sur trois niveaux a été distribué aux autorités compétentes des pays membres de la CCNR. Ce rapport devrait servir de base pour planifier la construction de nouveaux ponts sur le Rhin supérieur.

### **Commission du Danube (CD)**

50. Lors de la cérémonie de signature le 22 juin 2001 à Budapest, les représentants de 11 États européens ont signé le texte de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI). La Convention a été adoptée à une conférence diplomatique organisée conjointement par la CCNR, la Commission du Danube et la CEE-ONU à Budapest, du 25 septembre au 3 octobre 2000. Les textes de la Convention en allemand, anglais, français, néerlandais et russe ont été distribués par le dépositaire (le Gouvernement hongrois) et sont disponibles sur le site Web de la CEE-ONU:

[http://www.unece.org/trans/conventn/sc3\\_legalinst.html](http://www.unece.org/trans/conventn/sc3_legalinst.html).

51. Juste avant la cérémonie de signature, les délégations des deux Commissions fluviales se sont réunies dans les locaux de la Commission du Danube et ont adopté une déclaration commune par laquelle elles s'engagent à renforcer et approfondir leur coopération et à créer un comité commun pour faciliter cette coopération.

### **Bulgarie**

52. La réforme institutionnelle en cours en Bulgarie vise à harmoniser la législation nationale avec celle de l'Union européenne. À cette fin, la loi relative aux zones maritimes, aux voies navigables et aux ports fluviaux a été adoptée par l'Assemblée nationale et est déjà entrée en vigueur. Cette loi définit le cadre juridique des obligations concernant la sécurité et la libre concurrence. Elle met aussi l'accent sur le rôle et l'importance du contrôle. L'un des objectifs de la loi consiste à créer un cadre juridique conforme au concept du réseau de transports transeuropéens, en accordant une importance particulière aux ports, conformément aux vues exprimées par l'UE en matière de développement portuaire, mises en lumière dans le Livre vert sur les ports et l'infrastructure maritime. La loi visant à amender et compléter le Code de la marine marchande a été adoptée par le Conseil des ministres et elle devrait être soumise à l'Assemblée nationale<sup>9</sup>.

53. Les intérêts des entreprises de navigation bulgares continuent de se ressentir des limitations entravant la libre navigation sur la section yougoslave du Danube.

### **Croatie**

54. Si la République de Croatie, avec sa longue côte adriatique, est essentiellement un pays adriatique et méditerranéen orienté vers le transport maritime, c'est aussi un pays danubien qui possède au total 936 km de voies navigables, ce qu'il ne faut pas sous-estimer, sa situation géostratégique étant un critère important qui a servi de point de départ pour l'élaboration de la stratégie des transports de la Croatie.

55. La Stratégie du développement des transports de la République de Croatie, approuvée par le Parlement croate, est le document de base sur lequel se fonde l'avenir du développement des transports croates et qui sert de point de départ à l'élaboration de projets de développement pour divers modes de transport.

---

<sup>9</sup> TRANS/WP.5/2000/4/Add.1/Rev.1

56. En ce qui concerne la navigation intérieure, la Stratégie précise notamment que le Danube est l'élément essentiel sur lequel se fonde le développement du transport fluvial en Croatie. La situation actuelle du transport par voies navigables se présente comme suit:

- Faible proportion du transport par voies navigables par rapport au bilan total des transports;
- Fragmentation des voies navigables (Drave, Save et Danube);
- Conditions de navigabilité insuffisantes sur la Save;
- Faibles niveaux technique et technologique de l'équipement des ports fluviaux croates;
- Nécessité de modifier l'organisation des ports fluviaux et de les privatiser.

57. Les objectifs stratégiques du développement de la navigation intérieure sont les suivants:

- Relier la région du Danube à l'Adriatique:
  - par la voie navigable du Danube;
  - par le canal Danube-Save;
  - par la Save et la Kupa jusqu'à Karlovac;
  - par la ligne de chemin de fer à double voie Karlovac-Rijeka jusqu'au port de Rijeka (Va);
  - par la liaison ferroviaire via la Bosnie-Herzégovine en direction du port de Ploce (Vc);
- Intégration au système de navigation des voies navigables européennes;
- Accroissement de la part du transport par voie navigable des 2 % actuels à 15 % par rapport aux autres modes de transport d'ici 10 ans.

58. En recourant à des procédures juridiques, la République de Croatie a repris le modèle d'organisation des ports des pays méditerranéens, entreprenant la privatisation des ports et séparant les fonctions du système de gestion portuaire des activités portuaires commerciales. L'objectif poursuivi consiste à fixer des règles juridiques et législatives permettant de consacrer les capitaux et les investissements à la modernisation des ports. La nouvelle organisation portuaire est identique pour les ports fluviaux et les ports maritimes. Aux termes de la loi, les principaux ports fluviaux d'importance nationale sont le port de Vukovar sur le Danube, le port d'Osijek sur la Drave et les ports de Slavonski Brod et Sisak sur la Save.

59. Les prescriptions à respecter pour renforcer et élargir les zones économiques portuaires de la région du Danube et de la Slavonie orientale sont les suivantes:

- Modernisation des routes terrestres existantes et, le cas échéant, construction de nouvelles routes;
- Commercialisation des services portuaires avec la création de zones transportaires;
- Construction d'infrastructures portuaires modernes et mise en place de nouveaux programmes technologiques;
- Adaptation des flux de trafic aux capacités portuaires effectives.

### **France**

60. Après une longue période de déclin, le renouveau des transports par voie navigable en France se fonde sur une politique à long terme visant à créer un environnement favorable aux initiatives de tous les acteurs intéressés: transporteurs, chargeurs, gestionnaires d'infrastructure et ports.

61. La priorité absolue pour le Gouvernement et pour les voies navigables de France (VNF, organisme responsable de la gestion du réseau) consiste à moderniser et améliorer la fiabilité du réseau le plus approprié pour le transport des marchandises, au cours des 20 prochaines années, qui devraient voir un doublement du trafic marchandises. Cet objectif plutôt ambitieux paraît cependant tout à fait réaliste, compte tenu des progrès accomplis par la navigation intérieure ces dernières années. Les investissements publics dans le développement de l'infrastructure ont augmenté de 60 % de 1997 à 2001 et cette aide au secteur devrait être renforcée au cours des années à venir.

62. Le deuxième objectif consiste à inclure les transports par voie navigable dans des chaînes logistiques. Il convient de noter à cet égard que la desserte des ports maritimes représente un facteur important pour le développement des principaux ports maritimes français et pour la navigation intérieure.

63. Les contributions apportées par l'État, les VNF et de plus en plus les autorités locales au développement des ports, des voies navigables et au démarrage de nouvelles activités (transport de déchets, de marchandises dangereuses, de conteneurs, etc.) visent à assurer que les transports par voie navigable puissent offrir des services modernes et appeler l'attention des expéditeurs sur ce mode de transport économique et respectueux de l'environnement.

64. Le rôle de l'État devient de plus en plus un rôle de régularisation, c'est-à-dire de création d'un cadre juridique approprié (règles d'accès aux activités de navigation intérieure, contrats types, etc.), surveillance de l'évolution économique et sociale et dispositions visant à faire respecter les règles et règlements applicables.

## **Allemagne**

65. Dans le cadre du régime de marché unique européen libéralisé, le Gouvernement allemand vise un objectif de politique des transports consistant à renforcer la compétitivité de la navigation intérieure sur les marchés, notamment en harmonisant les conditions de concurrence sur les marchés intérieurs et internationaux. Cela comprend aussi l'élaboration de règlements internationaux de navigation concernant la législation sur les transports et la responsabilité, et leur application à des diverses zones de navigation. Le Gouvernement s'efforce d'intégrer davantage la navigation intérieure à l'ensemble d'un système de transport unifié et efficace et de recourir davantage aux possibilités de transfert de volumes accrus de trafic marchandises sur les voies navigables, respectueuses de l'environnement et offrant d'importantes réserves de capacité.

## **Hongrie**

66. Les conditions générales de l'évolution de la navigation intérieure hongroise à l'avenir sont déterminées d'une part par l'intégration européenne et, en ce qui concerne la navigation sur le Danube, par les règles et conditions du marché intéressant le Danube d'autre part. Le processus de l'intégration européenne offre des avantages à la navigation intérieure et au transport maritime, mais ces derniers ne peuvent être obtenus que dans des conditions de sévère concurrence. Le niveau technologique de la navigation intérieure en Hongrie est inférieur au niveau rhénan et cet écart ne peut être réduit qu'en remplaçant de plus en plus les unités de la flotte par des bateaux automoteurs du type rhénan. Compte tenu d'une surcapacité équivalant au double des besoins sur le Danube, la situation du marché ne permet pas aux propriétaires de bateaux de réunir les moyens nécessaires pour financer la modernisation indispensable. Il paraît donc inévitable de prévoir une intervention ponctuelle de l'État visant à renouveler la flotte et adapter l'offre de capacité de transport à la demande du marché.

67. En ce qui concerne les ports, les initiatives de l'État concernant le développement portuaire visent essentiellement à développer les ports danubiens de Győr-Gönyű, Budapest, Dunaújváros, Baja et le port de Szeged sur la Tisza.

## **Lituanie**

68. Le volume et les résultats du transport de marchandises par voie navigable ont été extrêmement faibles, en particulier sur le Nemunas en 2000. Cela s'explique surtout par la baisse d'activité de l'industrie de la construction.

69. Il est prévu qu'en 2002, la législation de la République de Lituanie dans le domaine de la navigation intérieure sera pleinement harmonisée avec celle de l'UE. Dès lors, le marché lituanien sera ouvert aux services de transport par voie navigable.

## **Pays-Bas**

70. Du point de vue de la politique des transports néerlandaise, les transports par voie navigable et par chemin de fer sont à préférer au transport routier, chaque fois qu'un tel changement modal entraîne une meilleure utilisation de tout le réseau de transport. Vu la congestion croissante du réseau routier, alors que les voies navigables offrent des capacités suffisantes de croissance, la navigation intérieure a un rôle important à jouer dans le cadre de cette politique.

71. Différentes entreprises pourraient emprunter les nombreuses voies navigables néerlandaises pour transporter leurs marchandises. Mais cela reste encore trop rare, et cela surtout parce que le passage du transport routier au transport par la navigation intérieure suppose des investissements considérables pour aménager la liaison vers le réseau fluvial.

Les compagnies intéressées estiment souvent que les coûts d'investissement requis sont trop élevés pour rendre financièrement attrayant le passage d'un mode à l'autre.

72. Pour abaisser ce seuil, le Gouvernement néerlandais a mis en application un règlement sur les subventions aux voies navigables pour l'utilisation commerciale. Aux termes de cette réglementation, une subvention peut être accordée aux expéditeurs pour couvrir une partie des coûts d'investissement de l'infrastructure et des équipements fixes et mobiles nécessaires au transbordement de marchandises vers la voie navigable et à partir de celle-ci. La subvention prévue ne peut être consacrée à des achats de terrain. Il en va de même pour les investissements de remplacement. Parmi les coûts susceptibles d'être subventionnés, on peut citer les coûts de construction des installations d'amarrage et des quais, les coûts d'aménagement des terrains et les coûts des matériels de transbordement et des installations de stockage, tels que les grues et les entrepôts. La subvention n'est accordée que pour les installations de transbordement à caractère strictement privé, utilisées exclusivement par l'entreprise qui a demandé la subvention et non par d'autres chargeurs. La subvention ne dépasse pas 50 % des coûts du projet; le montant maximal accordé est de 1 500 000 florins par projet.

### **Fédération de Russie**

73. Les ports fluviaux d'Azov, Yeisk, Rostov-sur-le-Don, Astrakhan, Kaliningrad et Sovetsk ont été ouverts pour le service d'escale de bateaux pour marchandises battant pavillon étranger. Les ports susmentionnés disposent d'une réserve de capacité importante pour la manutention et le stockage des marchandises.

### **Slovaquie**

74. En 2000, un concept pour le développement des transports par voie navigable a été adopté par le Ministère des transports, des postes et des communications. La priorité essentielle est accordée par ce concept à l'élimination des goulets d'étranglement et à l'achèvement des liaisons manquantes du réseau des voies navigables, avant tout sur le Danube (E 80) et le Vah (E 81), ainsi qu'à l'embouchure de la Morava (E 30).

### **Ukraine**

75. Le principal élément de la politique nationale dans le domaine de la navigation intérieure consiste dans une modernisation de la base législative de ce secteur. À cette fin ont été préparés: un projet de code de la navigation intérieure, un règlement du transport de marchandises par voie fluviale et des règles générales applicables aux ports fluviaux, etc. Ce travail législatif vise à rendre la législation nationale conforme aux obligations résultant de l'accord de partenariat et de coopération conclu entre l'UE et l'Ukraine le 16 juin 1994.