



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2002/1/Add.1
2 août 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable
(Quarante-sixième session, 22-24 octobre 2002,
point 6 de l'ordre du jour)

**GOULETS D'ÉTRANGLEMENT ET LIAISONS MANQUANTES SUR LE RÉSEAU
DES GRANDES VOIES NAVIGABLES D'IMPORTANCE INTERNATIONALE
(VOIES NAVIGABLES E)**

Additif 1

Communiqué par les Gouvernements de l'Allemagne, du Bélarus, de la Bulgarie,
de la Fédération de Russie, des Pays-Bas, et par Inland Navigation Europe (INE)

Note: À sa quarante-cinquième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable a fixé la teneur du projet d'inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E et a demandé au secrétariat d'élaborer un projet de résolution auquel l'inventaire serait joint en annexe, à lui soumettre pour examen et adoption. Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à présenter au secrétariat des propositions sur d'éventuelles modifications supplémentaires à apporter à l'inventaire concernant leurs voies navigables respectives (TRANS/SC.3/155, par. 18 à 21).

Les propositions des Gouvernements et de l'INE sont reproduites ci-après.

BÉLARUS

1. Le texte concernant les goulets d'étranglement stratégiques présentés par les voies navigables appartenant au réseau E sur le territoire du Bélarus est à modifier comme suit:

«Goulets d'étranglement stratégiques:

- Mukhovets (E 40), de Brest à Kobrin – faible tirant d'eau maximum (1,60 m);
- Canal Dnepr-Bug (E 40), de Kobrin à Pererub – faible tirant d'eau maximum (1,60 m);
- Pina (E 40), de Pererub à Pinsk – faible tirant d'eau maximum (1,60 m);
- Pripyat (E 40), de Stakhovo à l'embouchure – faible tirant d'eau maximum (1,30 m);
- Pripyat (E 40), de Pkhov à la frontière internationale entre le Bélarus et l'Ukraine – faible tirant d'eau maximum (1,50 m).».

BULGARIE

2. Le texte concernant les goulets d'étranglement stratégiques présentés par les voies navigables du réseau E en territoire bulgare est à modifier comme suite:

«Goulets d'étranglement stratégiques:

- Danube, du km 845,5 au km 375 – faible profondeur du chenal en saisons sèches (inférieure à 2,50 m, valeur recommandée par la Commission du Danube) sur plusieurs sections critiques, à savoir:
 - Du km 845,5 au km 610, profondeur du chenal limitée à 2,10 m-2,20 m de 10 à 15 jours par an;
 - Du km 610 au km 375, profondeur du chenal limitée à 1,80 m-2 m de 20 à 40 jours par an.».

ALLEMAGNE

3. Les deux mentions suivantes sont à supprimer de la liste des liaisons manquantes:

- «Canal de liaison jusqu'à Leipzig, y compris le prolongement de la Saale, en amont de Halle (E-20-04)»;
- «Liaison entre le Twentekanaal et le Mittellandkanal (E 70)».

L'Allemagne ne maintient pas ces deux projets à l'étude.

4. Il conviendrait de supprimer de la liste des goulets d'étranglement structurels la mention suivante:

- «Saale (E 20-04), de Halle à l'Elbe, reclassement dans la classe IV».

Le projet a été mené à bien.

5. Dans la liste des goulets d'étranglement structurels, la mention concernant la Moselle est à modifier comme suit:

- «Moselle (E 80) – construction de seconds sas d'écluse¹».

L'approfondissement du chenal de la Moselle à 3 m a été mené à bien.

PAYS-BAS

6. La note de bas de page n° 22, qui concerne une liaison manquante libellée «Liaison entre le Twentekanaal et le Mittellandkanal» (E 70) est à supprimer. Le groupe d'étude mixte allemand et néerlandais mentionné dans cette note a mené ses travaux à bien et a été dissous.

7. L'IJssel (E 70), d'Arnhem à Zutphen, mentionné dans les goulets d'étranglement stratégiques, sera reclassé à la classe Va et non à la classe Vb. Cette mention est à modifier en conséquence.

ROUMANIE

Il y a lieu de modifier comme suit la partie concernant la Roumanie:

«Liaisons manquantes:

- Canal Danube-Bucuresti (E 80-05);
- Olt (E 80-03), jusqu'à Slatina.

Goulets d'étranglement structurels:

- Prut (E 80-07) de son confluent à Ungheni;
- Canal Bega (E 80-01-02), jusqu'à Timisoara.

¹ L'exécution du projet est en cours.

Goulets d'étranglement stratégiques:

- Danube (E 80), du km 863 au km 175: faible profondeur du chenal en saisons sèches (inférieure à 2,50 m, valeur recommandée par la Commission du Danube) en plusieurs sections critiques, à savoir:
 - Du km 863 au km 845,5, profondeur du chenal limitée à 2,20 m-2,30 m de 7 à 15 jours par an;
 - Du km 845,5 au km 610, profondeur du chenal limitée à 2,10 m-2,20 m de 10 à 15 jours par an;
 - Du km 610 au km 375, profondeur du chenal limitée à 1,80 m-2 m de 20 à 40 jours par an;
 - Du km 375 au km 300, profondeur du chenal limitée à 1,60 m-2,20 m de 30 à 70 jours par an;
 - Du km 300 au km 175, profondeur du chenal limitée à 1,90 m-2,10 m de 15 à 30 jours par an;
- Danube (E 80), du km 170 à la mer Noire – faible profondeur du chenal en saisons sèches (inférieure à 7,30 m, valeur recommandée par la Commission du Danube) en plusieurs points critiques, à savoir à hauteur des milles nautiques 73, 57, 47, 41 et 37 ainsi que dans le bras de Soulina, dans l'estuaire du fleuve, où la profondeur du chenal est limitée à 6,90 m-7 m, de 10 à 20 jours par an.»

FÉDÉRATION DE RUSSIE

8. Le texte concernant les goulets d'étranglement stratégiques présentés par les voies navigables appartenant au réseau E sur le territoire de la Fédération de Russie est à modifier comme suit:

«Don (E 90), de Kalach à Azov – faible profondeur (3,40) au seuil de l'écluse de Kochetov (km 162). Il est nécessaire de construire une seconde écluse, parallèle à la première, dont le seuil serait plus profond;

Volga (E 50) – faible profondeur au seuil de l'écluse de Gorodetski (km 850). La baisse de 90 cm du niveau du bassin inférieur de l'écluse de Gorodetski ces dernières années fait qu'une profondeur de 3,50 m ne peut être garantie au seuil que deux ou trois heures par jour. On étudie actuellement l'amélioration progressive de la navigabilité du bassin inférieur.»

INLAND NAVIGATION EUROPE (INE)

Généralités

9. L'INE a examiné avec le plus grand intérêt l'inventaire des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E en date du 27 juillet 2001, établi par

la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. Cet inventaire, qui prend en considération les voies navigables présentant pour l'Europe un intérêt commun, offre un cadre propice à la définition d'objectifs d'investissement paneuropéens. Il marque une première étape vers la constitution d'un bon réseau paneuropéen de corridors de navigation productifs.

10. Là où des infrastructures appropriées sont en place, le transport par voie navigable est en croissance. Il est important donc de supprimer les goulets d'étranglement et de réaliser les liaisons manquantes si l'on veut que le développement se poursuive, car il est évident que toute entrave à la circulation a des répercussions négatives sur le fonctionnement de l'ensemble d'un réseau. L'investissement dans les voies navigables est la condition *sine qua non* du développement d'un mode de transport qui porte beaucoup moins atteinte à l'environnement que les couloirs routiers transeuropéens et qui contribue à atténuer l'engorgement de ces derniers.

11. Investir dans les voies navigables, ce n'est pas seulement investir dans la mobilité. Les voies navigables ont des fonctions multiples et répondent à nombre de besoins du secteur public et du secteur privé: approvisionnement en eau, maîtrise des inondations, irrigation, fourniture d'énergie, plaisance, etc. Dernier aspect, mais non le moindre, il apparaît aujourd'hui que la remise en état et le développement des voies navigables sont conformes aux normes environnementales les plus élevées de protection de la faune et de la biodiversité.

12. L'INE appelle le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU et son groupe de travail des transports par voie navigable à:

- Suppléer les goulets d'étranglement énumérés ci-après dans l'Inventaire;
- Associer activement à cette entreprise des pays tels que l'Espagne, la Finlande, l'Irlande, l'Italie, le Portugal, le Royaume-Uni et la Suède, de manière à inclure les itinéraires fleuve-mer importants et accroître ainsi le potentiel du transport par voie navigable en Europe;
- Faire ressortir les aspects positifs de la mise en valeur de la voie d'eau sur les plans de l'environnement et de la mobilité, eu égard aux préoccupations que ce développement suscite de plus en plus.

13. Enfin, l'INE appelle la Commission européenne à tenir compte de l'inventaire établi par la CEE-ONU lors de la révision en 2004 des directives concernant le réseau transeuropéen.

Goulets d'étranglement et liaisons manquantes les plus importants à ajouter à l'Inventaire concernant le réseau des voies navigables E²

Belgique

Goulets d'étranglement stratégiques

- Canal de Lanaye (E 01) – construction d'une écluse de classe VIb.

² Les adjonctions proposées par l'INE sont à confirmer par les Gouvernements concernés (Belgique, France et Pays-Bas).

France

Goulets d'étranglement structurels

- Meuse (E 01-02), entre Givet et la frontière belge – reclassement à la classe IV.

Goulets d'étranglement stratégiques

- Moselle (E 80) – rehaussement des ponts entre Metz et Apach, pour permettre le passage des conteneurs gerbés sur trois niveaux;
- Réseau Nord Pas-de-Calais (E 02-E 05) – rehaussement des ponts et amélioration des liaisons avec la Belgique en vue d'un reclassement à la classe Va;
- Oise (E 05) – approfondissement à 3,50 m entre Creil et Conflans-Sainte-Honorine.

Pays-Bas

Goulets d'étranglement structurels

- Liaison Almelo-Coevorden (prolongation du tronçon E 70-03) – reclassement à la classe IV;
- Canal de Zuidwillemsvaart, jusqu'à Veghel (E 01-01) – reclassement à la classe IV.

Goulets d'étranglement stratégiques

- Voie navigable E 12-02 – amélioration du parcours Meppel-Ramspol au niveau de Zwartsluis;
- Voie navigable E 15 – amélioration du tronçon Lemmer-Delfzijl, écluse de Lemmer comprise, en vue de son reclassement à la classe Va, pour permettre le passage de conteneurs gerbés sur quatre niveaux;
- Voie navigable E 15 – amélioration du tronçon Amsterdam-Lemmer en vue de son reclassement à la classe Vb;
- Waal (E 10) – augmentation du tirant d'eau maximum admissible à 2,80 m;
- Canal de Twente (E 70) – amélioration en vue d'un reclassement à la classe V;
- Voie navigable E ... – augmentation de la capacité de l'écluse de Eefde;
- Lekkanaal (E ...) – amélioration de l'écluse Beatrix;
- Maas (E 01) – amélioration en vue du reclassement à la classe Vb pour permettre l'acheminement de conteneurs gerbés sur cinq niveaux;
- Voie navigable E ... – amélioration de l'écluse de Ternaaien;

- Canal Maas-Waal (E 12) – amélioration de la capacité des écluses de Weurt et de Heumen;
- Voie navigable E 06 – amélioration de la capacité des écluses de Kreekrak;
- Voie navigable E 03 – amélioration de la capacité des écluses de Volkerak, Krammer et Terneuzen.
