



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2002/7/Add.1  
20 août 2002

FRANÇAIS  
Original: RUSSE

---

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 5 de l'ordre du jour)

**ÉCHANGE D'INFORMATIONS SUR LES MESURES VISANT À PROMOUVOIR  
LES TRANSPORTS PAR VOIE NAVIGABLE**

Additif 1

Document présenté par European River-Sea Transport Union (ERSTU)

**UTILISATION DE LA NAVIGATION FLUVIO-CÔTIÈRE DANS LE CADRE DE  
L'ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES VOIES NAVIGABLES  
D'IMPORTANCE INTERNATIONALE (AGN)**

**Rôle de la navigation fluvio-côtière dans le marché européen des transports par voie navigable**

1. À notre avis, la formation d'un marché européen unique des transports par voie navigable répond à deux objectifs principaux:
  - La régulation d'un important marché intérieur en Europe et le renforcement des liens économiques avec la CEI (et au premier chef avec la Russie et l'Ukraine);
  - La réalisation de transports rapides et sans retard de marchandises en Europe.
2. En ce sens, de par les fonctions qu'elle remplit, la navigation fluvio-côtière, qui intervient tant dans les transports par voie navigable que dans les transports côtiers, peut favoriser:
  - Le transfert à la navigation fluviale des transports de marchandises dans le commerce extérieur: cela signifierait que les marchandises seraient transportées directement des ports maritimes dans l'arrière-pays portuaire, ce qui devrait aider à accroître l'efficacité environnementale et économique des transports ainsi que leur rapidité;
  - La création, avec le raccordement des routes côtières rapides et du réseau de voies navigables profondes de la partie européenne de la Russie, d'une ceinture unique de grandes voies navigables autour de l'Europe;
  - La création d'une artère transnationale comprenant le Rhin, le Main et le Danube, selon l'AGN.
3. Eu égard au potentiel de ses membres, l'ERSTU peut offrir des capacités de transport fluviales et côtières nouvelles, dont celles de la Russie et d'autres pays membres de la CEI, qui pourraient être reliées au système des grandes voies navigables d'Europe centrale et occidentale.
4. La constitution d'une ceinture de voies de transport donnera une nouvelle impulsion à l'utilisation des bassins fluviaux navigables de la France, du Portugal, de l'Espagne et de l'Italie par des bateaux fluvio-côtiers et assainira la situation économique dans les zones périphériques de ces pays.
5. En utilisant le réseau existant de voies navigables E et en y intégrant les artères principales transeuropéennes, il serait possible de réduire les dépenses d'investissement dans les projets de couloirs de transport paneuropéens TEN, auxquels il n'est guère consacré de ressources financières à l'heure actuelle.
6. Cela dit, il y a lieu de noter que pour réaliser cette idée il faudra envisager non seulement de remanier l'AGN, mais de concevoir et construire les bateaux requis. Il faudra aussi:

- Que soient conclus des accords entre l'Union européenne et la Russie ainsi qu'entre l'Union européenne et l'Ukraine ouvrant aux parties l'accès aux marchés des services de transport internationaux faisant intervenir des bateaux mixtes fluvio-côtiers;
- Que soit établi un régime unique de navigation de l'artère transeuropéenne comprenant le Rhin, le Main et le Danube;
- Qu'il soit procédé à une évaluation technique et économique afin de déterminer ce qui répond le mieux aux exigences du marché, à savoir s'il faut réserver l'exploitation du parcours Rhin-Main-Danube aux seuls bateaux fluviaux et aux bateaux mixtes, ou s'il faut l'ouvrir au transport combiné (par chemin de fer et voie navigable). À cet égard, il s'agira de prendre en considération le fait que le couloir de transport paneuropéen VII (le Danube) offre la possibilité de déboucher sur d'autres couloirs paneuropéens.

7. Dans cette perspective, il est proposé:

- De prier la Commission européenne et le Gouvernement de la Fédération de Russie d'accélérer l'ouverture de négociations sur l'application de l'article 39, paragraphe 3, de l'Accord de partenariat et de coopération entre les Communautés européennes et la Fédération de Russie, conclu le 24 juin 1994 à Corfou;
- D'accélérer les négociations tenues sous l'égide de la Commission européenne avec la participation de l'ECMT, la CEE-ONU, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et la Commission du Danube, relatives à l'uniformisation du régime de navigation de l'artère transeuropéenne Rhin-Main-Danube;
- De prier l'Union européenne d'envisager la possibilité de dégager des ressources financières pour l'exécution des études économiques voulues sur la base d'une analyse du trafic de marchandises.

8. L'ERSTU est disposée à participer à ces travaux dans les limites de ses possibilités.

### **Réseau européen de grandes voies navigables**

9. L'AGN offre la meilleure solution possible pour l'exploitation des routes côtières et des principales voies navigables nationales qui, dans l'immédiat, ne pourront pas être aménagées suffisamment pour être conformes aux normes internationales.

10. C'est pourquoi il paraît nécessaire de compléter les voies navigables principales définies dans l'AGN par un réseau d'artères internationales pour le transport fluvio-côtier. En ce qui concerne les caractéristiques techniques des voies entrant dans ce réseau, il faudrait en particulier prescrire une hauteur libre sous ouvrage qui soit suffisante pour le transport de conteneurs sur trois étages au moins et, s'agissant des caractéristiques d'exploitation, exiger que les infrastructures soient conformes aux normes internationales, entre autres; il conviendrait également d'inclure dans le réseau les ports les plus importants qui servent au transport trimodal et remplissent les fonctions de nœuds et de centres logistiques.

11. Bien entendu, il faudrait aussi aborder la question des bateaux susceptibles d'emprunter les voies d'un réseau spécialisé de cette nature, ainsi que celle des moyens techniques modernes de transport.

12. Les pays membres de la CEI possèdent environ la moitié de la flotte fluvio-côtière, et ceux de l'Union européenne l'autre moitié. Le principal problème qui se pose ici réside dans le fait que les bateaux des pays membres de la CEI ont des gabarits plus hauts en raison des paramètres de navigation des principales voies de la partie européenne de leurs territoires. C'est pourquoi il faudra concevoir de nouveaux modèles de bateaux adaptés au transport direct sur le parcours Rhin-Main-Danube. Selon nos informations, il existe des projets de ce genre en Russie. À cet égard, il conviendrait de s'attacher en particulier à concevoir des bateaux spécialisés (porte-conteneurs, bateaux à chargement-déchargement horizontal, transporteurs de produits chimiques, etc.). C'est précisément et principalement par là qu'il faut commencer pour en arriver à de nouveaux systèmes de transport.

13. Il serait opportun de créer à cette fin un groupe spécial d'experts, aux travaux duquel l'ERSTU serait disposée à participer.

14. La création du réseau envisagé ici est subordonnée aux possibilités réelles de financement. Dans cette perspective, les tâches prioritaires suivantes devront être prises en considération:

- La remise en état, la modernisation et la reconstruction devront prendre le pas sur la construction de nouveaux bateaux;
- Il importera d'éliminer les goulets d'étranglement existants et autres faiblesses d'infrastructure et faire en sorte que les ports soient équipés pour le transbordement de marchandises sur des moyens de transport terrestres.

15. À notre avis, tout sous-réseau de l'AGN pour la navigation fluvio-côtière devra comprendre une ceinture de routes de navigation autour de l'Europe, le parcours Danube-Don et le réseau de voies navigables profondes de la partie européenne de la Russie, ainsi que l'artère Rhin-Main-Danube. En outre, il faudrait étudier la possibilité d'y inclure d'autres ensembles de voies navigables limitrophes des ports maritimes.

16. Il conviendrait de consulter à cette fin les pays intéressés, notamment le Royaume-Uni, l'Allemagne, la France, le Portugal, l'Espagne et l'Italie. L'exploitation intensive de certains canaux – le Saimaa en Finlande et le Göta en Suède, par exemple – offrirait des capacités supplémentaires.

-----