



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Cinquante-neuvième session**

Genève, 9–11 novembre 2015

Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

**Réseau européen de voies navigables: Accord européen
sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)****Propositions relatives au développement des voies fluvio-
maritimes dans le cadre de l'Accord européen sur les grandes
voies navigables d'importance internationale (AGN)****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.1 du module 5: Transport par voie navigable, du programme de travail pour 2014–2015 (ECE/TRANS/2014/23), adopté par le Comité des transports intérieurs (CTI) le 27 février 2014.
2. Le secrétariat rappelle que le CTI a adopté lors de sa soixantequatrième session le plan d'action pour la mise en œuvre des décisions prises par la Conférence paneuropéenne sur le transport par voies de navigation intérieure (Rotterdam, 5–6 Septembre 2001), mis en annexe II à sa Résolution n° 250 (ECE/TRANS/139, par. 84). Ce plan prévoyait la préparation de propositions sur le développement de certaines routes fluvio-maritimes dans le cadre de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), telles que: rivière Don – mer d'Azov – mer Noire – Dniepr – Danube, ou Guadalquivir – route côtière E 60 – Douro – Gironde – Loire – Seine (E 80), etc. Ces projets devraient mettre en place les conditions et les exigences relatives à la fois aux routes fluvio-maritimes elles-mêmes (leur équipement avec les aides à la navigation nécessaires, l'utilisation obligatoire de services d'information fluvial, etc.) et aux bateaux pouvant être utilisés sur ces routes.
3. Le secrétariat rappelle également que la préparation de ces propositions sur le développement de certains itinéraires fluvio-maritimes dans le cadre de l'AGN a été incluse dans le plan de travail du CTI 2014–2018 (Activité 02.5: transport par voies navigables).

II. Aperçu des activités du Groupe de travail des transports par voie navigable et Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure relatives à l'établissement de routes fluvio-maritimes et côtières dans le contexte de l'Accord AGN

4. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (ci-après le Groupe de travail ou SC.3) voudra peut-être rappeler les progrès récemment accomplis dans l'établissement des routes fluvio-maritimes et côtières dans le contexte de l'Accord AGN ainsi que ses conclusions et recommandations.

5. Lors de sa quarante et unième session, le SC.3 a pris note du rapport du Groupe de travail 16 de l'Association mondiale pour des infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN) intitulé «Standardisation des navires et des voies navigables pour la navigation fluvio-maritime» (TRANS/SC.3/WP.3/1999/21), dont les conclusions sont reproduites ci-dessous, et a décidé d'inscrire ce point à son ordre du jour (TRANS/SC.3/143, par. 12).

6. De sa quarante-sixième à sa quarante-neuvième sessions, le Groupe de travail a pris note des propositions et des commentaires soumis par le Bélarus, la Belgique, la Fédération de Russie, la République de Moldavie, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, la Slovaquie et l'Ukraine (TRANS/SC.3/2002/7 et Add.1, TRANS/SC.3/2003/3, TRANS/SC.3/2004/11, ECE/TRANS/SC.3/2006/8, ECE/TRANS/SC.3/2007/5). Le Groupe de travail a décidé que (TRANS/SC.3/168, par. 30):

a) Le secrétariat pourrait contacter les gouvernements concernés par la navigation côtière et fluvio-maritime en vue d'établir la liste des liaisons fluvio-maritimes possibles dans le cadre de l'AGN; la Commission européenne devrait également être contactée pour une éventuelle coordination de ce projet avec la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU);

b) Les paramètres principaux, les exigences et d'autres informations utiles pourraient être alors fournis par les gouvernements pour chaque itinéraire fluvio-maritime identifié, comme suggéré par l'Ukraine (TRANS/SC.3/2004/11, tableau 2), ainsi que des informations sur les implications juridiques et économiques relatives au développement de ces routes;

c) Pendant ce temps, le SC.3/WP.3, avec l'aide de son groupe de volontaires chargé de la Résolution n° 61, pourrait examiner la possibilité de l'élaboration des exigences techniques spécifiques pour les bateaux fluvio-maritimes en tenant compte des limitations auxquelles ils pourraient être soumis en termes de navigation saisonnière, de distance à la côte et des ports de refuge ainsi que de la hauteur des vagues à envisager. À un certain stade, ce travail pourrait être mené conjointement avec l'Organisation maritime internationale (OMI).

7. À sa cinquantième session, le Groupe de travail a décidé de garder ce point à l'ordre du jour et d'y revenir après la finalisation des travaux sur les prescriptions techniques des bateaux fluvio-maritimes (ECE/TRANS/SC.3/174, par. 24).

III. Classification des voies navigables

8. Les routes côtières suivantes sont déjà mentionnées dans l'Annexe I de l'AGN et dans l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre Bleu): E 60, E 90 et E 91, qui comprennent les routes côtières et les ports E sur les

côtes de la mer du Nord, la mer Baltique, la mer Noire, la mer Adriatique, la mer Méditerranée et la mer Caspienne lorsque appropriées au cabotage maritime. Elles sont destinées à assurer la continuité du réseau de voies navigables E dans toute l'Europe et, en principe, sans imposer de restrictions sur les navires pouvant les emprunter. Cependant, les dimensions des navires fluvio-maritimes devraient, en général, répondre aux exigences appliquées aux bateaux motorisés pouvant naviguer sur les voies navigables intérieures des classes Va et VIb.

9. Afin de promouvoir le développement de la navigation fluvio-maritime, AIPCN a proposé d'ajouter à la classification des voies navigables établie à l'annexe III à l'AGN et dans la Résolution n° 30, «Classification des voies navigables européennes» (TRANS/SC.3/131) trois classes de navires fluvio-maritimes (voir tableau 1 du présent document). Selon ce classement, seules les voies navigables de la classe V et plus peuvent être empruntées par les bateaux fluvio-maritimes.

Tableau 1

Classification pour les voies navigables, complétée par la classification appliquée aux bateaux fluvio-maritimes proposée par l'AIPCN

Classe	Type d'unité	Principales dimensions des unités (m)			Hauteur libre minimum sous les ponts (m)
		longueur	largeur	tirant d'eau	
Va	Bateau motorisé	95–110	11,40	2,50–4,50	5,25 ou 7,00 ou 9,10
	Convoi poussé	95–110	11,40	2,50–4,50	5,25 ou 7,00 ou 9,10
	Bateau fluvio-maritime (Classe F/M 1)	80–90	11,40	3,50–4,50	7,00
Vb	Convoi poussé	172–185	11,40	2,50–4,50	5,25 ou 7,00 ou 9,10
VIa	Convoi poussé	95–110	22,80	2,50–4,50	7,00 ou 9,10
VIb	Bateau motorisé	140*	15	3,90	7,00 ou 9,10
	Convoi poussé	185–195	22,80	2,50–4,50	7,00 ou 9,10
	Bateau fluvio-maritime (Classe F/M 2)	110–120	15	3,50–4,50	9,10
	Bateau fluvio-maritime (Classe F/M 3)	135*	22,80	4,00–4,50	9,10
VIc	Convoi poussé (6 barges, long)	270–280	22,80	2,50–4,50	9,10
	Convoi poussé (6 barges, court)	195–200	33–34,20	2,50–4,50	9,10
VII	Convoi poussé	285	33–34,20	2,50–4,50	9,10

* Actuellement non autorisé sur le Rhin

10. AIPCN a proposé trois classes de bateaux fluvio-maritimes, pour lesquelles un tirant d'eau minimum de 3,5 m (classes 1 et 2) et 4,0 m (classe 3) a été spécifié:

a) La classe F/M 1 a été définie sur la base des dimensions des voies navigables existantes, elle doit être utilisée pour exploiter le système de navigation existant aussi efficacement que possible;

b) La classe F/M 2 a été proposée comme la classe idéale pour couvrir le transport fluvio-maritime moderne et du futur proche tel qu'il se dessinait lors de la réalisation de l'étude;

c) La classe F/M 3 a été créée pour anticiper les futurs développements qui ne pouvaient pas encore être détaillés précisément lors de la réalisation de l'étude.

11. AIPCN a également proposé trois recommandations pour de nouvelles voies fluvio-maritimes pour les bateaux de classe F/M, reproduites dans le tableau 2.

Tableau 2

Recommandations de l'AIPCN pour de nouvelles voies fluvio-maritimes

Classe F/M	Dimensions maximales autorisées des bateaux (m)			Hauteur libre sous les ponts (m)
	longueur	largeur	tirant d'eau	
1	90	13	3,5 ou 4,5	7 ou 9,1
2	135	16	3,5 ou 4,5	≥ 9,1
3	135	22,8	4,5	≥ 9,1

Ici, pour les rivières à flot libre ou partiellement canalisées, les valeurs du tirant d'eau maximum autorisé étaient liées au niveau atteint par la voie d'eau au moins 240 jours par an en moyenne, suivant en cela les prescriptions de la CEE-ONU. Il a été recommandé d'avoir des profondeurs telles que les tirants d'eau indiqués dans le tableau 2 puissent être acceptables pendant 90 % de l'année.

12. Dans le document ECE/TRANS/SC.3/2003/3, la Fédération de Russie a noté que certains types de bateaux mixtes russes et ukrainiens sont relativement conformes aux dispositions préconisées par l'AIPCN, même si un tirant d'eau de 4,5 m n'était pas envisageable pour les voies navigables considérées et que de par leur tirant d'air et leur tirant d'eau, la majorité des bateaux de navigation mixte exploités dans la Fédération de Russie et en Ukraine ne correspondaient pas toujours pleinement aux gabarits prévus sur certains tronçons de la future ceinture de voies navigables autour de l'Europe. Il a été souligné qu'il était indispensable de concevoir de nouveaux types de bateaux de navigation mixte dont les gabarits leur permettraient d'emprunter aussi bien le réseau de voies navigables profondes de la partie européenne de la Russie et le Dniepr que l'itinéraire Rhin-Main-Danube.

13. Le chapitre 20B de la Résolution n° 61 («Dispositions spéciales applicables aux bateaux de navigation fluvio-maritime») établit, sur la base de la hauteur de vague acceptable, les zones suivantes de navigation maritime pour les bateaux fluvio-maritimes: zones RS 2,0, RS 3,0, RS 3,5, RS 4,5, RS 6,0 et la zone restreinte entre des ports d'un même pays (liaisons intérieures).

14. Le Groupe de travail souhaitera peut-être revenir à la classification des voies navigables pour les bateaux fluvio-maritimes, qui pourrait être ajoutée à la Résolution n° 30.

IV. Ports et autres installations à terre, sécurité de la navigation et autres facteurs à prendre en considération

15. Il a été souligné par l'AIPCN que la classification des voies navigables, bien qu'utile pour aider au développement du commerce fluvio-maritime, n'était pas le seul facteur à prendre en compte. Les ports jouent également un rôle très important, et il est nécessaire de s'assurer que les avantages du transport fluvio-maritime direct ne soient pas menacés par des systèmes portuaires insuffisants ou coûteux, en rappelant aussi l'attitude dommageable de certains ports d'entrée qui tentent d'empêcher le cheminement des bateaux fluvio-maritimes en imposant des contraintes techniques ou financières spéciales.

16. D'après les conclusions de l'AIPCN, il existe deux principaux types de ports concernés par le commerce fluvio-maritime:

- Les quais privés de diverses industries ou installations de stockage; leur installation le long des voies navigables devrait être favorisée par la construction de liens directs entre les participants des opérations de transport, lorsque le volume de biens susceptibles d'être concernés est important;
- Les ports publics, quel que soit leur mode de fonctionnement, pour lesquels le niveau d'équipement ne devrait pas essayer de rivaliser avec celui existant dans les grands ports maritimes. La force de ces petits ports est qu'ils peuvent offrir, avec pragmatisme et en coopération avec leurs clients, des solutions économiques et flexibles en ce qui concerne, par exemple, la manipulation.

17. En plus de la classification ou du développement des ports, il est important d'avoir une idée des bénéfices que pourrait apporter l'amélioration de la logistique dans la chaîne des transports, compte tenu de la structure des échanges commerciaux actuels.

18. D'autres facteurs à prendre en compte lors de l'élaboration des parcours côtiers ont été mentionnés par l'Ukraine et la Slovaquie (TRANS/SC.3/2004/11):

a) Les caractéristiques générales de la route et les conditions de navigation sur les différentes sections, y compris la longueur totale de la route, la longueur des sections individuelles, les conditions de navigation réelles sur les sections spécifiques;

b) Les facteurs qui impactent la sécurité de la navigation: aides à la navigation (à terre et en navigation), la disponibilité d'un service d'information fluviale (SIF), la sécurité de l'environnement;

c) Les caractéristiques techniques fondamentales des ports maritimes et fluviaux le long des routes correspondantes;

d) Les conditions juridiques régissant le fonctionnement de la flotte et la coopération internationale le long des routes, etc.

V. Propositions de routes fluvio-maritimes formulées par les États membres

19. Le SC.3 a convenu que le cabotage pourrait favoriser la mise en place d'une ceinture paneuropéenne de voies navigables autour de l'Europe, le long de la route du Danube-Don et du réseau d'eau profonde de la Russie situé en Europe, et aussi le long de la voie navigable Rhin-Main-Danube. Le réseau européen des voies navigables, qui traverse ou suit les côtes de 16 pays européens, est particulièrement attractif car les bateaux fluvio-maritimes peuvent entrer dans la mer Caspienne via la branche Volgograd-Astrakhan (Volga). La possibilité d'utiliser d'autres systèmes de transport fluviaux adjacents aux ports maritimes devrait également être étudiée.

20. Les paramètres du réseau européen de voies navigables tels que reproduits à partir de la proposition de l'Ukraine (TRANS/SC.3/2004/11) sont présentés dans le tableau 3.

21. En particulier, les routes de la rivière Don-mer d'Azov-mer Noire-Dniepr-Danube et Dniepr-Vistule-Oder ont été proposées comme des routes pour une possible extension de l'AGN.

22. Il a également été proposé lors des discussions d'élaborer une définition claire et des critères définissant les voies fluvio-maritimes et d'établir les paramètres de navigation pour ces voies.

23. Un projet de questionnaire a été proposé par l'Ukraine sur les étapes à suivre pour l'élaboration des propositions des gouvernements pour le développement de certaines routes fluvio-maritimes (TRANS/SC.3/2004/11, par. 20 et tableau 2).

Tableau 3
Principaux paramètres caractérisant la grande ceinture européenne

Voie navigable	Points situés de part et d'autre	Longueur (km)	Profondeur du chenal (m)	Largeur du chenal (m)	Classe de voie navigable	Nombre d'aménagements hydrauliques	Dimensions des écluses (m)			Principaux ports
							Longueur	Largeur	Profondeur au seuil	
Danube	Sulina-Kelheim	2 411	1,75–7,30	150–1 300	Vb, VIb, VIc, VII	18	190–310	12–34	3,5–5,0	Ismail, Reni, Galati, Braila, Ruse, Lom, Belgrade, Novi-Sad, Vukovar, Dunaiváros, Budapest, Komarno, Bratislava, Vienne, Linz, Regensburg, Kelheim
Canal Main-Danube	Kelheim-Bamberg	171	2,70	36–39	Vb	16	190	12	4,0	Nuremberg, Bamberg
Main	Bamberg-Mayence	385	2,5–2,9	36–50	Vb	34	295–345	11,5–12,0	3,0	Aschaffenburg, Francfort
Rhin	Mayence-Rotterdam	536	2,1–5,0	120–210	VIb, VIc	–	–	–	–	Cologne, Dusseldorf, Krefeld, Duisburg, Schwelgern, Walsum
Mer du Nord	Rotterdam-Brunsbüttel	515	Section maritime			–	–	–	–	Rotterdam, Brunsbüttel
Canal de Kiel	Brunsbüttel-Kiel	99	11,3	104	VIb	4	300	42	14,0	–
Mer Baltique	Kiel-St-Pétersbourg	1 437	Section maritime			–	–	–	–	Kiel, St-Pétersbourg
Neva*	St-Pétersbourg-Schlisselburg	74	4,0–12,0	250 et plus	Vb	–	–	–	–	–
Lac Ladoga*	Schlisselburg-Sviritsa	147	Jusqu'à 70	–	Vb	–	–	–	–	–
Svir*	Sviritsa-Voznesene	221	4,0–16,6	70–500	Vb	2	265	21,5	4,6–6,9	Podporoje
Lac Onega*	Voznesene-Vytegra	54	Jusqu'à 35	–	VIb	–	–	–	–	–

Voie navigable	Points situés de part et d'autre	Longueur (km)	Profondeur du chenal (m)	Largeur du chenal (m)	Classe de voie navigable	Nombre d'aménagements hydrauliques	Dimensions des écluses (m)			Principaux ports
							Longueur	Largeur	Profondeur au seuil	
Canal Volga-Baltique*	Vytegra-Tcherepovets	368	5,0–15,0	90 et plus	Vb	8	265	17,8	4,2–5,5	Vytegra, Belozersk, Tcherepovets
Retenue de Rybinsk	Tcherepovets-Rybinsk	69	Jusqu'à 30	–	VIc	1	290	30,0	4,1	Rybinsk
Volga	Rybinsk-Krasnoarmeysk	2 206	Jusqu'à 41	–	VIc	5	278,8–290,0	29,6–30,0	3,5–5,5	Iaroslavl, Kostroma, Nijni Novgorod, Kazan, Oulianovsk, Samara, Saratov, Volgograd
Canal Volga-Don	Krasnoarmeysk-écluse n° 13	101	4,0	38	Va	13	145	17,8	4,0	–
Don	Écluse n° 13-Azov	483	3,60	50–120	Va	4	145	17–18	3,4–4,0	Kalatch-sur-le-Don, Rostov-sur-le-Don
Mer d'Azov	Azov-Kertch	350	Section maritime			–	–	–	–	Azov
Mer Noire	Kertch-Sulina	617	Section maritime			–	–	–	–	Sulina
Total		10 244				105				

* Voies navigables Volga-Baltique

VI. Travaux futurs

24. Le Groupe de travail voudra peut-être poursuivre cette activité sur la base des décisions antérieures, en particulier pour la mise à jour des informations sur les routes et bateaux fluvio-maritimes, et voudra également peut-être poursuivre les travaux sur les termes et définitions et inviter les États membres intéressés à réaliser une évaluation des aspects techniques et économiques et à formuler des propositions pour le développement de la navigation fluvio-maritime. Le Groupe de travail souhaitera peut-être aussi revenir sur le projet de questionnaire sur les étapes à suivre pour l'élaboration des propositions pour le développement de certaines routes fluvio-maritimes par les gouvernements.

25. En outre, le Groupe de travail pourrait discuter d'une possible coopération sur cette question avec les Groupes de travail sur les tendances et économie des transports (WP.5) et sur le transport intermodal et de la logistique (WP.24) de la CEE-ONU, concernant les prévisions de flux de marchandises en Europe et les routes côtières les plus favorables au fret et au transport de passagers afin d'adapter au mieux la navigation fluvio-maritime aux besoins des transports européens.
