



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2004/10
30 juillet 2004

FRANÇAIS
Original: RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable
(Quarante-huitième session, 19-21 octobre 2004,
point 6 c) de l'ordre du jour)

LIAISONS INTERBASSINS

Communications des Gouvernements: allemand, bélarussien, belge, letton, lituanien,
luxembourgeois, moldove, polonais, russe, slovaque, suisse, tchèque, turc,
et ukrainien, et de la Commission du Danube

Remarque: À sa quarante-cinquième session, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de se mettre en rapport avec les gouvernements intéressés afin d'examiner les possibilités de mener deux études sur la création des liaisons interbassins mentionnées dans le Plan d'action 2001 en vue de la mise en œuvre des conclusions de la Conférence paneuropéenne sur le transport par voies de navigation intérieures, à savoir Danube-Oder-Elbe et Rhin-canaux d'Allemagne-Vistule-Dniepr (TRANS/SC.3/158/par. 13v). En outre, à sa quarante-septième session, après un échange de vues concernant la création éventuelle d'une liaison de transit entre la Daugava et le Dniepr, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de se mettre en rapport avec tous les gouvernements susceptibles d'être intéressés par cette voie de transit en vue d'étudier la possibilité de constituer un groupe de rapporteurs sur la question (TRANS/SC.3/161, p. 22).

On trouvera ci-dessous les réponses fournies par plusieurs gouvernements et la Commission du Danube au questionnaire du secrétariat sur les trois liaisons interbassins susmentionnées.

BÉLARUS

1. Depuis quelques années, les pays baltes, scandinaves et méditerranéens, l'Ukraine et la République du Bélarus s'intéressent à un renforcement de la coopération en vue de la création de liaisons par voie navigable entre la mer Baltique et la mer Noire.
2. La **liaison de transit Daugava (Dvina occidentale)-Dniepr** envisagée devrait traverser le territoire de trois pays: la Lettonie, la République du Bélarus et l'Ukraine. La longueur totale de cette voie navigable est de 2 110 km et se répartit de la manière suivante: Lettonie—360 km, Bélarus—719 km, Ukraine—1 031 km. La création d'un réseau de transport par voie navigable entre la Daugava et le Dniepr permet de réduire de plus de moitié la liaison entre l'Europe septentrionale et le Proche-Orient.
3. Les dimensions du chenal (100 m de largeur et jusqu'à 5 m de profondeur) permettent à des embarcations de 100 m de long, de 15 m de large et d'une capacité de chargement de 5 000 tonnes de se rendre de Riga à Kherson en 12 jours. Le délai nécessaire à son aménagement serait d'environ 10 ans. Il est prévu de construire sur ce parcours 18 écluses au total.
4. Sur le tronçon séparant les deux fleuves, on prévoit de construire un canal navigable d'une longueur de 110 km, d'une largeur de 100 m et d'une profondeur de 5 m, entre Vitebsk et Orcha.
5. Selon les estimations d'experts de la Lettonie, du Bélarus et de l'Ukraine, le montant des investissements nécessaires à la création de la liaison entre la Daugava et le Dniepr serait de l'ordre de 10 milliards de dollars des États-Unis et le délai de récupération du capital investi de 11 ans.
6. Les recettes proviendront des activités de transport en transit et de transport intérieur de marchandises ainsi que de la production d'énergie par les centrales hydroélectriques.
7. Les résultats des calculs effectués par les ingénieurs permettent de conclure que la construction de la liaison de transit entre la Daugava et le Dniepr est techniquement possible sur le territoire du Bélarus.
8. Le volume des marchandises à transporter est estimé à 100 millions de tonnes environ par an. La réalisation de ce projet aura un impact positif non négligeable sur l'activité économique internationale. Si l'on prend les mesures voulues, cette voie navigable n'aura pas d'incidences négatives sur l'environnement.
9. La **liaison Dniepr-Vistule-Oder** existait jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.
10. Après la remise en service des installations hydrauliques et la construction d'un barrage fixe à Brest, la liaison Dniepr-Vistule-Oder par voie navigable s'est divisée en deux parties: l'une sur le territoire du Bélarus, et l'autre sur celui de la Pologne. Sur le territoire bélarussien, entre Brest et le Dniepr, la voie navigable se trouve dans un état satisfaisant du point de vue technique et appartient à la classe IV des voies navigables intérieures d'importance internationale. Sur le territoire polonais, elle se caractérise par une navigabilité réduite sur le fleuve Boug.

11. Le développement des échanges commerciaux entre l'Est et l'Ouest rend de plus en plus nécessaire le rétablissement de la liaison Dniepr-Vistule-Oder.
12. Vers ce réseau convergent divers flux de marchandises d'importation et d'exportation provenant du Bélarus, de la Pologne, de l'Ukraine et d'autres pays européens (charbon, minerai, métaux, engrais potassique, sel, sucre, pierres concassées, tourbe, produits ligneux, sapropèle, etc.), ainsi que des pays scandinaves.
13. Le rétablissement d'une telle liaison intéressera probablement au premier chef les pays riverains. Les voies navigables qui en font partie peuvent aussi être utilisées pour des excursions touristiques en bateau.
14. Les spécialistes estiment le coût de l'étude des aspects économiques de la liaison Dniepr-Vistule-Oder à 500 000 dollars environ. Le coût du réaménagement proprement dit des voies navigables devrait être de l'ordre de 20 à 25 millions de dollars.
15. La réalisation de cette étude et la solution apportée à la question de liaison Dniepr-Vistule-Oder répondraient à l'intérêt commun des pays d'Europe occidentale et orientale.
16. En 1997, le Gouvernement biélorusse a lancé un programme de développement des transports par voie navigable jusqu'en 2010, qui prévoit la reconstruction d'écluses sur le canal Dniepr-Boug appartenant à la classe Va des voies navigables européennes d'importance internationale.
17. Durant cette période, on a construit quatre barrages vannes et une écluse permettant le passage de convois de 110 m de long, de 12 m de large et de 2,2 m de tirant d'eau. La reconstruction de ce canal se poursuivra durant les prochaines années.
18. En vue d'apporter des réponses plus précises aux questions économiques, sociales, écologiques et techniques liées à la création des liaisons Daugava (Dvina occidentale)-Dniepr et Dniepr-Vistule-Oder, et afin de pouvoir prendre une décision définitive quant à la faisabilité technique et à l'intérêt économique de ces projets, il semble nécessaire d'effectuer, dans le cadre du Comité des transports intérieurs et avec le concours des organisations intéressées des pays membres, des études concernant la justification économique de tels investissements.

BELGIQUE

19. Le Gouvernement belge se félicite de l'initiative des Gouvernements du Bélarus, de la Lettonie et de l'Ukraine concernant la création éventuelle d'une **liaison de transit entre la Daugava et le Dniepr**. Tout projet qui pourrait contribuer à la réalisation d'un réseau paneuropéen de voies navigables modernes mérite d'être examiné et évalué. La déclaration adoptée par la Conférence paneuropéenne de Rotterdam des 5 et 6 septembre 2001 prévoit d'ailleurs que le développement d'un réseau d'infrastructures modernes, respectueux de l'environnement et efficace, est une condition préliminaire pour la promotion de la navigation intérieure ainsi que pour une amélioration du transport fluvio-maritime.
20. À cause de sa localisation géographique, ce projet ne présente pas un impact économique direct et important pour la Belgique et son secteur de la navigation intérieure. Ses ressources n'étant pas illimitées, le Gouvernement oriente plutôt son attention vers des dossiers qui

concernent plus directement la Belgique. Il tient cependant à être informé des activités du groupe d'experts envisagé par le biais des rapports qui seront présentés au Groupe de travail des transports par voie navigable et au Comité des transports intérieurs.

ALLEMAGNE

21. L'Allemagne n'est pas favorable à la réalisation d'une étude concernant une **liaison Rhin-canaux d'Allemagne-Oder-Vistule-Dniepr par voie navigable**. La faisabilité économique de ce projet peut être exclue d'emblée, en particulier parce que la jonction entre le canal de Twente et le Mittellandkanal s'est déjà révélée irréalisable d'un point de vue économique et n'est plus à l'étude.

22. L'Allemagne est d'avis que l'évaluation économique de la **liaison Danube-Oder-Elbe** effectuée dans le cadre de l'étude de 1992 se fonde sur des hypothèses excessivement optimistes en ce qui concerne le montant des investissements et le trafic prévu. Au vu de l'expérience acquise lors de la construction du canal Main-Danube, le Gouvernement juge le projet Danube-Oder-Elbe également irréalisable du point de vue économique.

LETTONIE

23. Le Gouvernement letton a étudié avec attention la question de la création éventuelle d'une **liaison de transit entre la Daugava et le Dniepr**, reliant la mer Baltique à la mer Noire, qui avait été examinée à la quarante-septième session du Groupe de travail des transports par voie navigable en vue de la création éventuelle d'un groupe de rapporteurs sur ce sujet. Il est parvenu à la conclusion que cette question n'est pas prioritaire pour la Lettonie. Par conséquent, il ne peut appuyer l'examen complémentaire d'une telle initiative dans le cadre de la CEE ni la création d'un groupe de rapporteurs sur cette question.

LITUANIE

24. Le transport de marchandises et de passagers sur les voies navigables lituaniennes a très fortement diminué depuis 2000. Les entreprises de transport de marchandises par voie navigable ne peuvent développer leurs activités faute de cargaisons. La part du transport de passagers par voie navigable est minime par rapport à l'ensemble des modes de transport au volume global du trafic, tous modes de transport confondus. Actuellement, le Gouvernement lituanien n'envisage pas d'engager des investissements importants dans le développement des infrastructures de transport par voie navigable. Pour autant qu'on puisse le prévoir, cette situation devrait rester inchangée dans un proche avenir.

25. Compte tenu de ce qui précède, il est difficile au Gouvernement de se prononcer sur l'utilité d'une étude sur la création d'une **liaison Rhin-canaux d'Allemagne-Oder-Vistule-Dniepr** et d'une mise à jour de l'étude sur la création d'une **liaison Danube-Oder-Elbe**.

LUXEMBOURG

26. En ce qui concerne les **liaisons Danube-Oder-Elbe et Dniepr-Vistule-Oder** par voie navigable, le Luxembourg constate que les études réalisées jusqu'ici ne sont plus actuelles et devraient donc être mises à jour pour tenir compte des évolutions récentes en matière de besoin de transport.

27. À cet effet, il semble préférable au présent stade de se limiter à une étude économique.
28. Une telle façon de procéder permettrait de conclure rapidement cette partie de l'étude avant de débiter la partie technique et financière.
29. En ce qui concerne la création éventuelle d'une future **liaison Daugava–Dniepr entre la mer Baltique et la mer Noire par voie navigable**, il faut signaler que le Luxembourg n'est pas directement concerné par ce projet. Il tient cependant à encourager cette idée dans le cadre des liaisons de transport international.

RÉPUBLIQUE DE MOLDOVA

30. Vu l'intensification des activités de transport en Europe et l'augmentation du trafic de marchandises sur les itinéraires ouest-est et nord-sud, il semble nécessaire d'exploiter le potentiel inutilisé des systèmes de transport par voie navigable et, compte tenu des avantages de la navigation intérieure, de moderniser les infrastructures de transport par voie navigable en Europe orientale, à l'instar des pays d'Europe occidentale.
31. Pour cette raison, l'initiative des Gouvernements bélarussien et ukrainien visant à examiner l'opportunité et la faisabilité d'une étude sur l'aménagement d'un canal et la création d'une liaison Daugava–Dniepr mérite d'être étudiée avec attention par le Groupe de travail des transports par voie navigable à sa quarante-huitième session.

POLOGNE

32. **La liaison Daugava–Dniepr** pourrait faire l'objet d'une étude à condition que cette initiative suscite l'intérêt de tous les pays riverains tant en vue de la réalisation de l'étude elle-même que de la construction éventuelle de la liaison proprement dite.
33. Le Ministère des infrastructures est d'avis que la création d'un groupe d'experts sous l'égide du Groupe de travail des transports par voie navigable n'est justifiable qu'à cette condition.
34. La position de la Lettonie présentée dans le rapport du Groupe de travail sur sa quarante-septième session (TRANS/SC.3/161, par. 22), selon laquelle cette initiative ne devrait pas être examinée dans le cadre d'une organisation intergouvernementale, doit être prise en considération par le Groupe de travail en tant que position souveraine de la Lettonie sur cette question.

FÉDÉRATION DE RUSSIE

35. La Fédération de Russie n'est pas intéressée par la création d'une **liaison de transit Daugava–Dniepr** reliant la mer Baltique à la mer Noire. Sur le territoire russe il existe déjà un itinéraire passant par la voie navigable Volga–Baltique, la Volga, le canal Volga–Don et le Don (voies navigables E 50 et E 90), et reliant les bassins de la mer Noire et de la mer Baltique. Cette liaison répond pleinement aux besoins de transport de la Fédération de Russie entre les bassins en question.

SLOVAQUIE

36. Nécessité et possibilité d'effectuer une étude sur la création d'une **liaison Rhin-canaux d'Allemagne-Oder-Vistule-Dniepr**.

37. Ayant signé et ratifié l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), la Slovaquie appuie toutes les mesures visant à créer ou développer des réseaux de voies navigables, a fortiori de grandes voies navigables. Cette position est également celle qu'a exprimée le Ministre slovaque des transports à la Conférence paneuropéenne sur le transport par voies de navigation intérieure, tenue à Rotterdam les 5 et 6 septembre 2001.

38. Les grandes voies navigables ouest-est de la catégorie E numérotées E 60, E 70, E 80 et E 90 sont particulièrement importantes pour la formation d'un réseau commun paneuropéen de voies navigables, notamment pour la liaison entre le réseau développé d'Europe occidentale et les voies navigables d'Europe centrale et orientale. Les voies navigables E 60 et E 90 sont d'autant plus importantes qu'elles longent plusieurs mers du continent européen et se prêtent à l'utilisation des techniques modernes de navigation fluvio-maritime sans transbordement. Pour ce qui est de la création de la voie navigable E 70, elle concerne principalement les pays traversés par la voie actuelle (y compris le segment de jonction E 70 et E 40), à savoir les Pays-Bas, l'Allemagne, la Pologne, la Russie, la Lettonie, le Bélarus et l'Ukraine. Il faudrait selon toute vraisemblance, effectuer une étude à ce sujet. Étant donné qu'il n'existe pas encore de commission fluviale internationale compétente pour cette grande voie navigable, et en attendant que celle-ci soit créée, il est nécessaire de créer un groupe d'étude ou un groupe de rapporteurs sous l'égide du Groupe de travail des transports par voie navigable.

39. Mise à jour de l'étude sur la création d'une **liaison Danube-Oder (Elbe)**.

40. En ce qui concerne cette étude ou plus précisément l'examen des aspects économiques et financiers de la création d'une grande voie navigable sur l'itinéraire nord-sud E 30 (E 20) Danube-Morava-Oder (Elbe), la position du Gouvernement est exposée dans la décision n° 469 en date du 21 juin 2000 relative à la convention pour le développement des transports par voie navigable en République slovaque. Cette décision prévoit d'appuyer sans réserve la construction prochaine et par étape de cette voie navigable commençant sur le Danube (embouchure de la Morava et cours du fleuve sur une distance d'environ 6 km, puis canal prolongeant la Morava à travers la zone industrielle, le long du tronçon ferroviaire et routier du couloir multimodal européen n° 4, jusqu'à la frontière avec la République tchèque). Étant donné que le bassin fluvial de la Morava constitue la zone frontalière entre l'Autriche, la République tchèque et la Slovaquie, le parcours détaillé de la première partie de cette voie navigable fleuve/canal doit être précisé par un groupe d'experts (rapporteurs) avec la participation de spécialistes des trois pays concernés. Ce processus de décision par étape devrait intéresser au premier chef la partie tchèque, pour laquelle la réalisation de la première phase de construction donnerait déjà accès à la grande voie navigable transeuropéenne Danube-Main-Rhin.

TURQUIE

41. Les autorités turques compétentes envisagent positivement le projet de réalisation d'une **liaison de transit Daugava-Dniepr**, reliant la mer Baltique et la mer Noire.

UKRAINE

42. Le Ministère des transports confirme son intérêt pour la mise au point du projet de réalisation **d'une liaison de transit Daugava-Dniepr** et la création d'un groupe de rapporteurs de la CEE associant toutes les parties intéressées en vue de procéder à l'évaluation économique de ce projet prometteur.

43. Le Ministère est prêt à fournir tous les éléments dont il dispose concernant les études préliminaires effectuées par la partie ukrainienne.

44. L'Ukraine juge également intéressant d'étudier le projet de liaison **Rhin-canaux de l'Allemagne-Oder-Vistule-Dniepr**, à condition que cette étude soit réalisée conjointement par des experts de tous les pays riverains.

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

45. Vu la situation et les possibilités actuelles de la République tchèque, il ne lui semble pas souhaitable pour le moment de relancer des travaux au niveau international dans le cadre de la CEE concernant la possibilité d'aménager une **liaison Danube-Oder-Elbe**.

46. Les décisions prises par les Gouvernements de l'ex-Tchécoslovaquie et de la République tchèque sur la base des résultats de la précédente étude réalisée en 1992 dans le cadre de la CEE restent d'actualité pour ce qui est du tracé de la future liaison.

47. En ce qui concerne un éventuel changement de position de la République tchèque sur la question des préparatifs à entreprendre en vue de la création de la liaison Danube-Oder-Elbe et la possibilité de financer cette construction (ce qui nécessitera des négociations préalables tant avec les gouvernements des pays riverains que dans le cadre de l'Union européenne, dont ils sont tous membres), le Gouvernement tchèque ne manquera pas de communiquer officiellement à la CEE toute information pertinente.

48. Pour cette raison, la République tchèque, dont le territoire accueillera la plus longue partie de la liaison envisagée, désapprouve les initiatives d'acteurs privés appelant à relancer les activités relatives à une future liaison Danube-Oder-Elbe, y compris l'étude de la question du financement de la construction par étape.

49. La partie tchèque doit traiter en priorité de problèmes plus pressants concernant les transports par voie navigable – comme les mauvaises conditions de navigabilité de l'Elbe (sur le tronçon tchèque: Usti-nad-Labem – frontière nationale), actuellement empruntée pour la quasi-totalité des générations de transport international par voie navigable – et également résoudre la question du raccordement éventuel d'une plate-forme et de transbordement logistique prévue à Breslav en Moravie méridionale, sur le Danube.

50. À cet égard, la partie tchèque n'a pas l'intention de se disperser en s'attelant à d'autres questions ne figurant pas dans son programme d'activité pour le proche avenir.

51. La République tchèque ne voit pas d'objection au lancement éventuel d'une étude sur une grande voie navigable transeuropéenne ouest-est, notamment une **liaison Rhin-canaux de l'Allemagne-Oder-Vistule-Dniepr**, qui ouvrirait à l'avenir une nouvelle artère navigable.

SUISSE

52. Dans le contexte actuel, il ne semble pas opportun à la Suisse de lancer ou de mettre à jour des études économiques sur la création de nouvelles liaisons navigables interbassins.

COMMISSION DU DANUBE

53. La Commission du Danube s'intéresse beaucoup à la promotion de la navigation sous toutes les formes possibles et à la réalisation de nouveaux itinéraires de transport, ayant un rôle important dans le développement des relations économiques internationales dans l'intérêt de tous.

54. En ce qui concerne la nécessité et la possibilité de mener une étude sur la réalisation de la liaison **Rhin-canaux de l'Allemagne-Vistule-Dniepr**, la Commission du Danube juge la position des pays intéressés déterminante. Une liaison entre les voies navigables dans cette zone reste d'une grande importance pour un réseau de transport européen.
