



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2005/16/Add.1
16 juin 2005

FRANÇAIS
Original: RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports

(Dix-huitième session, 15-16 septembre 2005, point 3 b) de l'ordre du jour)

RÉALISATION DES COULOIRS ET DES ZONES DE TRANSPORT PANEUROPÉENS

**Proposition relative à la mise à jour du rapport sur les goulets d'étranglement des
infrastructures et les liaisons manquantes dans le réseau européen des transports**

Communication du Gouvernement kazakh

1. Problèmes posés actuellement par la capacité des infrastructures de transport intérieur
(routes, voies ferrées et voies navigables)

Réseau routier

On entend par «goulet d'étranglement» un dépassement pendant une période de 80 à 120 jours par an d'un indicateur de passage des véhicules sur les routes à deux voies de l'ordre de 8 000 à 12 000 unités par 24 heures.

L'analyse effectuée sur la base de ce critère montre qu'il n'y a pas de goulet d'étranglement sur les routes à usage général d'importance nationale.

Réseau ferroviaire

Réalisée avec le concours de la société anonyme «Kazakhstan Temir Joli», l'analyse de la capacité des tronçons à voie unique et à deux voies du réseau ferroviaire principal du Kazakhstan indique que la capacité théorique est supérieure au trafic réel mesuré, de 40 à 50 % en moyenne sur les tronçons à voie unique, et de 80 % sur les tronçons à deux voies.

Voies navigables intérieures

La longueur totale des voies navigables intérieures au Kazakhstan dépasse 4 000 kilomètres. La navigation s'effectue actuellement dans les bassins de l'Irtych, de l'Oural et de l'Ili et le lac Balkhach sur des tronçons totalisant 3 912 kilomètres.

L'essentiel du transport intérieur par voie navigable s'effectue sur l'Irtych et l'Oural, sur lesquels sont situés des ports fluviaux aussi importants que Pavlodar et Atyraou, respectivement, qui sont confiés à des exploitants privés.

L'entretien des voies navigables intérieures et des installations hydrauliques correspondantes (écluses) est assuré par sept entreprises d'État spécialisées dans ce domaine.

Trois écluses sont opérationnelles sur l'Irtych, à Oust-Kamenogorsk, Boukhtarma et Choulba; ce sont les seuls ouvrages hydrauliques servant à la navigation sur ce bassin.

Le canal Oural-Caspienne, aménagé dans le delta de l'Oural, relie la ville d'Atyraou aux ports de la mer Caspienne. Le processus annuel de reconfiguration naturelle du lit du fleuve entraîne la formation de dépôts d'alluvions au fond du canal.

Le maintien de dimensions minimales de navigation sur le canal Oural-Caspienne garantit les conditions nécessaires au passage d'embarcations de type «fluvio-maritime» par le port d'Atyraou, à l'embouchure du fleuve, et permet d'assurer le transport de marchandises sans transbordement tant pour le trafic extérieur que pour le transport en transit dans la région.

2. Mesures réglementaires destinées à atténuer les inconvénients dus aux goulets d'étranglement

Plan d'action pour la réalisation d'un vaste programme visant expressément à garantir la sécurité du trafic sur les routes d'importance nationale.

1. Budget-programme national, section 020, «Développement de l'infrastructure de transport par voie navigable en 2004».
2. Budget-programme national, section 005, «Entretien des voies navigables et des écluses».

3. Aménagement des infrastructures pour atténuer les inconvénients dus aux goulets d'étranglement

En vue de réduire les risques potentiels liés au trafic routier en 2005, et conformément au Plan d'action susmentionné, il est prévu de remédier à 596 goulets d'étranglement. Les moyens à employer varient selon les cas: reconstruction (143), travaux de moyenne importance (392), gros travaux de réparation (42) et entretien courant (19).

Afin d'assurer la navigabilité du canal Oural-Caspienne, il a été nécessaire d'entreprendre des travaux visant à augmenter la profondeur et de procéder à des opérations de dragage annuel afin d'en maintenir les dimensions. Les travaux de réfection du canal ont commencé

en 2004; à la fin de ces travaux, la profondeur de la partie fluviale devrait atteindre 3,4 mètres – et celle de la partie maritime 3,8 mètres. La largeur du canal est de 75,76 mètres.

Afin d'assurer la navigabilité des écluses de Oust-Kamenogorsk, Boukhtarma et Choulba, une entreprise d'État du Kazakhstan oriental spécialisée dans ce domaine est chargée d'exécuter un plan d'action visant à assurer le bon fonctionnement des écluses de l'Irtych.
