



---

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

Genève, 3-5 octobre 2018

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable****Récapitulatif des récentes évolutions dans le secteur  
des voies navigables dans la région de la CEE****Note du secrétariat\*****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.2 du module 5 (Transport par voie navigable) du programme de travail du sous-programme « Transports » pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1), adopté par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingtième session, le 23 février 2018.
2. Le Groupe de travail des transports par voie navigable souhaitera sans doute échanger des renseignements sur la situation actuelle et les tendances du transport par voie navigable dans la région de la CEE à la lumière des informations ci-dessous, qui ont été compilées par le secrétariat sur la base des données qui lui ont été transmises par les gouvernements des États membres<sup>1</sup>.
3. Des informations précises sur le transport de marchandises par voie navigable dans les États membres de l'Union européenne et de la Commission du Danube et en Suisse sont disponibles dans le rapport d'observation du marché établi par la Commission centrale pour la navigation du Rhin, à l'adresse [www.inland-navigation-market.org/en/rapports/2017/q2/2-freight-traffic-on-inland-waterways](http://www.inland-navigation-market.org/en/rapports/2017/q2/2-freight-traffic-on-inland-waterways).

---

\* Le présent rapport a été communiqué après la date limite afin de rendre compte des renseignements les plus à jour.

<sup>1</sup> Sauf indication contraire.



## II. Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable dans les États membres

### A. Autriche\*\*

#### Circulation des marchandises

4. Les données sur le volume de marchandises transportées sur la portion autrichienne du Danube pour les années 2016-2017 sont indiquées dans le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1

#### Masse de marchandises transportées sur la portion autrichienne du Danube en 2016-2017

Masse de marchandises transportées (millions de tonnes)	2016	2017
Importations	4,300	4,822
Exportations	1,976	2,381
Interne	0,609	0,389
<b>Total</b>	<b>9,071</b>	<b>9,619</b>

<sup>1</sup> Depuis 2005, ces chiffres sont extrapolés par Statistics Austria.

5. En 2017, la masse totale de marchandises transportées et transbordées le long des voies navigables s'est accrue d'environ 500 000 tonnes par rapport à 2016. Le volume de transport total dans les territoires fédéraux a augmenté de 3,1 %, pour dépasser les 2 milliards de tonnes-kilomètres. La capacité de transport totale, en Autriche comme en dehors, a augmenté de 4,8 %, pour atteindre 9,7 milliards de tonnes-kilomètres. La circulation transfrontalière de marchandises (somme des marchandises exportées, importées et en transit) a enregistré une hausse de 9,1 %, soit près de 0,8 million de tonnes de plus par rapport à 2016. Au total, 8,0 millions de tonnes de marchandises ont été traitées à quai dans les ports et les sites de transbordement du Danube autrichien, soit une hausse de 6,5 % par rapport à 2016. En 2017, le port le plus important du Danube autrichien, en volume, a une fois de plus été le port industriel de Voestalpine à Linz, lequel, avec une masse totale de 3,6 millions de tonnes traitées en 2017, comptait pour 45,1 % de la masse totale transbordée dans l'ensemble des ports et sites de transbordement du Danube autrichien.

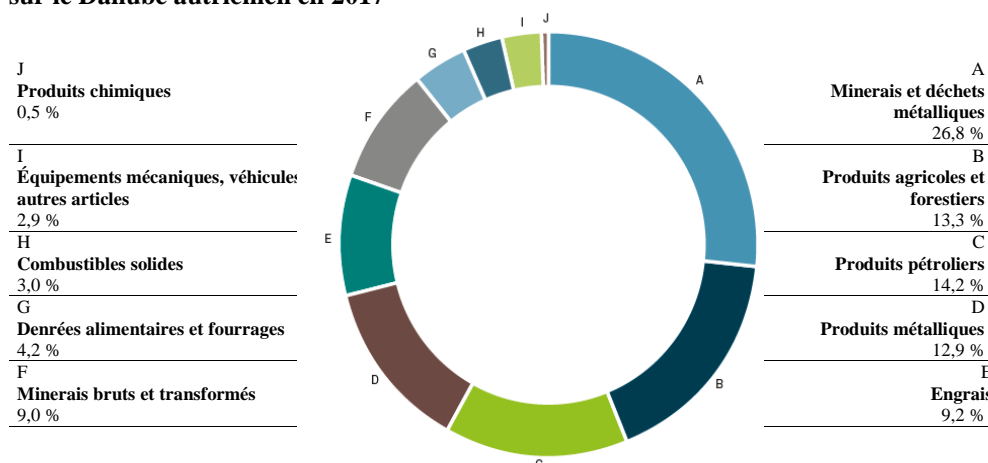
6. La figure I ci-dessous représente la part des différents groupes de produits dans le volume total de marchandises traitées.

7. En 2017, le transport de passagers sur la partie autrichienne du Danube a enregistré une hausse du nombre de passagers pour la quatrième année consécutive. Près de 1 265 000 passagers ont été transportés, ce qui représente une hausse de 2,8 % par rapport à 2016. Au total, six bâtiments nouvellement construits ont été mis en service sur la section autrichienne du Danube.

\*\* L'édition 2018 de *viadonau*, le rapport annuel sur la navigation sur le Danube autrichien, est disponible à l'adresse suivante : [www.viadonau.org/newsroom/publikationen/broschueren/?jumpurl=fileadmin%2Fcontent%2Fvia\\_donau%2F01Newsroom%2FDokumente%2F2018%2FBroschueren%2FJahresbericht\\_2017\\_en.pdf&juSecure=1&mimeType=application%2Fpdf&locationData=267%3At\\_t\\_content%3A288&juHash=29fc9c473482eae85cf976f52c49f4d69e704801](http://www.viadonau.org/newsroom/publikationen/broschueren/?jumpurl=fileadmin%2Fcontent%2Fvia_donau%2F01Newsroom%2FDokumente%2F2018%2FBroschueren%2FJahresbericht_2017_en.pdf&juSecure=1&mimeType=application%2Fpdf&locationData=267%3At_t_content%3A288&juHash=29fc9c473482eae85cf976f52c49f4d69e704801).

Figure I

**Part des différents groupes de produits dans le volume total transporté sur le Danube autrichien en 2017**



**Projets de développement des voies navigables**

8. Le Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie et *viadonau* participent à différents projets et programmes destinés à améliorer l'efficacité des voies navigables, à encourager une transition des transports terrestres au transport par voie navigable, et à renforcer le rôle joué par le transport par voie navigable dans le transport multimodal. Parmi ces projets et programmes, on peut citer :

- Le Programme d'action pour le Danube du Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie, qui vise à développer le Danube en tant qu'itinéraire sécurisé et écologique ;
- Le Plan directeur des Ministres européens des transports pour l'entretien du Danube, qui fait appel à des solutions numériques de pointe pour instaurer des normes harmonisées de haut niveau pour la conservation, l'entretien et l'information au niveau international afin d'améliorer la qualité du Danube en Autriche comme dans la région du Danube de façon générale ;
- Le recours à un système de gestion des voies navigables et à des outils numériques personnalisés pour analyser l'état des voies navigables au quotidien afin d'optimiser ces dernières ;
- Le lancement de projets internationaux tels que RIS COMEX et FAIRway Danube<sup>2</sup>, dont le but est de parvenir à une harmonisation paneuropéenne des systèmes d'informations sur le chenal.

**B. Bélarus**

9. La stratégie de développement globale pour les transports par voie navigable au Bélarus s'inscrit dans le sous-programme « Développement du transport maritime et du transport fluvial de la République du Bélarus » du Programme d'État pour le développement du système de transport de la République du Bélarus 2016-2020, adopté par le décret n° 345 du Conseil des ministres de la République du Bélarus du 28 avril 2016. Ce sous-programme comprend la remise à niveau des structures d'ingénierie hydraulique du canal Dniepr-Boug et la modernisation de la flotte de bateaux destinés au transport des marchandises et de bâtiments de chantier. En outre, des travaux sont également en cours pour la modernisation du complexe hydroélectrique de Ragodosch et pour la construction d'un port pour les matériaux de construction minéraux sur la section bélarussienne de la voie navigable E-40, à Brest. La mise en service de ces infrastructures est prévue pour 2019.

<sup>2</sup> Les projets internationaux avec la participation de l'Autriche sont décrits à la section I.

10. Le tableau 2 présente les données sur le volume des marchandises transportées au Bélarus en 2016-2018.

Tableau 2  
**Circulation des marchandises sur les voies navigables  
de la République du Bélarus en 2016-2018**

	2016	2017	2018 (janvier-août)
Volume de transport de marchandises, en millions de tonnes-kilomètres	21	28,7	9,071
Masse de marchandises, en milliers de tonnes	2 144	2 019	1 312

## C. Allemagne

### Projets d'infrastructure pour les voies navigables

11. Les projets suivants sont en cours<sup>3</sup> :

a) Modernisation du chenal de plusieurs voies navigables d'Allemagne : système de canaux ouest-allemand, le Main, le Mittellandkanal, la Weser (cours moyen), etc. ;

b) Construction et modernisation d'écluses : construction de nouvelles écluses sur la Weser, construction de nouveaux sas d'écluse sur le canal de Kiel et la Moselle, extension des écluses sur le Neckar ;

c) Ascenseurs à bateaux : construction d'un nouvel ascenseur à bateaux sur le canal Havel-Oder et modernisation d'un ascenseur existant à Lüneburg.

12. Des travaux de modernisation du chenal de l'Elbe (cours inférieur et supérieur), de la Weser (cours inférieur et supérieur), du moyen Rhin et du Danube sont prévus pour la période à venir.

13. L'Allemagne est en train de préparer un « Plan directeur pour la navigation intérieure » en réaction aux problèmes qui se posent actuellement dans ce secteur. Ce plan directeur est élaboré en coopération avec les différents acteurs du transport par voie navigable.

14. Le 17 octobre 2018, une cérémonie de haut niveau sera tenue à Mannheim (Allemagne) à l'occasion du 150<sup>e</sup> anniversaire de la signature de la Loi révisée sur la navigation sur le Rhin (dite « Loi de Mannheim ») de 1868.

## D. Pays-Bas

### Circulation des marchandises<sup>4</sup>

15. En 2017, la masse totale des marchandises ayant circulé sur les voies navigables intérieures des Pays-Bas a atteint le chiffre de 317 millions de tonnes, soit 1 % de moins qu'attendu ; le taux de croissance effectif n'était que de 0,6 %. Cette faiblesse de la croissance est imputable à différents facteurs, dont la congestion des ports maritimes qui a empêché l'expansion du transport interne par conteneurs, la réduction des volumes de charbon et l'interruption de la navigation sur la Meuse et le canal de la Meuse au Waal en

<sup>3</sup> Le projet RIS COMEX (RIS Corridor Management Execution), auquel participe l'Allemagne, est décrit à la section I.

<sup>4</sup> Prévisions à moyen terme pour le volume de marchandises circulant sur les voies navigables intérieures des Pays-Bas tirées du rapport « Strengthening Observation Market Inland Navigation » publié par la société Panteia. Un résumé de ce rapport a été communiqué par le Comité économique de la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin dans le document ECO(18)12 du 4 juin 2018.

raison d'un accident au barrage de Grave. En 2018, une croissance de 0,5 % était attendue pour la masse de marchandises transportées sur les voies navigables intérieures, qui devrait atteindre 319 millions de tonnes, avec pour objectif 323 millions de tonnes en 2022. Le taux de croissance moyen attendu pour 2017-2022 n'est, par conséquent, que de 0,35 %.

16. En 2017, les convois et bateaux destinés au transport de marchandises sèches ont transporté un total de 178 millions de tonnes : 71 millions de tonnes pour le marché intérieur, 66 millions de tonnes exportées (principalement à destination de l'Allemagne et de la Belgique) et 41 millions de tonnes importées (de ces deux mêmes pays). La masse de marchandises transportées devrait atteindre 181 millions de tonnes en 2018 et 184 millions en 2022. La masse de marchandises liquides était quant à elle de 98 millions de tonnes en 2017 : 35 millions de tonnes pour le marché intérieur, 36 millions de tonnes exportées (principalement à destination de l'Allemagne et de la Belgique) et 27 millions de tonnes importées (de ces deux mêmes pays).

17. Le principal secteur de croissance jusqu'en 2022 sera le transport par conteneurs, dont la part dans la hausse totale du volume de marchandises sèches transportées sera de près de 40 %. L'ouverture de nouveaux terminaux à conteneurs à Almelo et à Lelystad contribuera à cette croissance.

### Projets d'infrastructure pour les voies navigables

18. L'ouverture de la section modernisée de la Meuse au niveau de la liaison nord-sud Weurt-Lanaye (phase 2 du projet MoMaRo)<sup>5</sup> a été reprogrammée pour 2020-2022.

19. La mise à niveau du canal Juliana (phase 2 du projet MoMaRo)<sup>5</sup> est en cours, son ouverture ayant été reprogrammée pour 2020-2022.

## E. Roumanie

20. Les principaux enjeux en matière de transport par voie navigable pour le Ministère roumain des transports sont les suivants :

a) La garantie de conditions minimales nécessaires pour une navigation sécurisée sur le Danube. C'est dans ce contexte que la coopération dans le cadre de la Stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube (SUERD) (Domaine de priorité 1a – Voies navigables intérieures) a permis l'élaboration du Plan directeur de réhabilitation et d'entretien du chenal du Danube et de ses affluents navigables<sup>6</sup> et son approbation par les Ministères des transports des pays riverains du Danube. Ce Plan directeur définit le niveau de service pour l'entretien du chenal et les équipements requis par l'administration fluviale pour l'accomplissement de sa mission. De plus, les capacités techniques de l'Administration du bas Danube ont été améliorées ;

b) Une nouvelle Administration du canal de la Bega, dans le județ de Timiș, a été mise en place sous l'autorité du Ministère des transports conformément à la décision gouvernementale n° 451/2018. Cette administration est responsable de la section roumaine du canal de la Bega, longue de 42,444 km. La nouvelle administration est actuellement en train d'être organisée ; elle est également occupée à élaborer des règles de navigation pour le canal de la Bega ;

c) Dans le souci de réduire les procédures administratives sur les voies navigables intérieures, des services d'information fluviale (SIF) sont opérationnels en Roumanie depuis 2007. Ce système peut être utilisé pour les formalités d'arrivée et de départ des navires et constitue une source d'informations sur les conditions du chenal et du trafic sur les différentes voies. Un manuel des contrôles frontaliers le long du Danube et de ses affluents navigables a été publié, et un ensemble de recommandations a été soumis à discussion afin d'harmoniser les procédures de contrôle et formulaires types. Des Formulaires standards pour la navigation sur le Danube (DAVID) ont été préparés pour les rapports d'arrivée et de départ ainsi que pour les listes d'équipage et de passagers ;

<sup>5</sup> Des informations détaillées sont disponibles dans le document ECE/TRANS/SC.3/2016/1.

<sup>6</sup> Plus d'informations sont disponibles à la section I.

d) L'élaboration et la mise en œuvre de normes pour la formation et la certification dans la navigation intérieure. Il y a en ce moment un manque de personnel spécialisé. L'adoption de normes de formation communes et la promotion des transports par voie navigable peuvent résoudre ce problème. CERONAV, une institution publique roumaine sous la supervision du ministère roumain des transports, est chargée de la formation théorique et pratique du personnel des navires maritimes et fluviaux et du personnel impliqué dans les activités auxiliaires et connexes. CERONAV participe avec le ministère des transports à l'application des dispositions de la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 sur la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure. De nouvelles infrastructures de formation à la navigation intérieure ont été créées à Galați.

### **Projets d'infrastructure pour les voies navigables<sup>7</sup>**

#### *Amélioration des conditions de navigation sur le secteur Brăila (km 175) – Călărăși (km 375) du Danube*

21. L'objectif global est d'obtenir une profondeur garantie de 2,5 m toute l'année sur la principale branche du Danube (« le Vieux Danube »), conformément aux recommandations de la Commission du Danube. Le contrat pour l'exécution de ces travaux aux trois points critiques (Bala, Epurașu et Ostrovul Lupu) a été signé en avril 2009 ; les travaux ont démarré en août 2011 et se sont achevés en 2016. Le montant du contrat s'est élevé à 49,65 millions d'euros, financés par le Programme sectoriel opérationnel pour les transports 2007-2013 (SOPT). Pour la section Bala (km 342-347), les travaux ne sont pas encore finis ; une nouvelle étude visant à identifier des solutions alternatives est en cours et prendra fin en décembre 2018. Les facteurs environnementaux ont été suivis de près tout au long des travaux et pendant les deux années qui ont suivi la fin des travaux hydrotechniques (projet ROMOMED).

#### *FAST Danube*

22. Ce projet vise à améliorer les conditions de navigation sur le secteur du Danube commun à la Roumanie et à la Bulgarie entre les kilomètres 375 (Silistra) et 845,5 (Timok). Ce secteur est une section à courant libre, caractérisée par des conditions hydrodynamiques variables, de fréquentes altérations du chenal et l'érosion du lit du fleuve. Le principal objectif est de définir des solutions techniques pour garantir la navigabilité de cette section et la sécurité des activités de transport sur le Danube tout au long de l'année, conformément aux recommandations de la Commission du Danube. Ce projet a été approuvé pour financement par le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) dans le cadre de l'appel à propositions 2014, avec un budget total de 5,25 millions d'euros. Les travaux ont démarré en mars 2017 : deux campagnes de mesure ont été réalisées en 2017, par avion, dans l'eau et à partir des berges. Une liste de solutions possibles a été établie et les procédures environnementales nécessaires sont en cours de préparation.

#### *Modernisation des écluses sur les canaux navigables*

23. Le principal objectif est la modernisation de l'équipement et des installations des écluses d'Agigea, de Cernavodă et d'Ovidiu, notamment les stations de pompage et les galeries d'évacuation des crues, gérées par l'Administration des canaux navigables de Roumanie. La valeur de ces projets est de 228,6 millions d'euros et leur financement est assuré par le SOPT et par le Programme opérationnel pour les grandes infrastructures 2014-2020. Les travaux ont démarré en août 2013 et seront terminés en décembre 2019.

#### *Protection des berges du canal Danube-mer Noire et du canal Poarta Albă-Midia Năvodari*

24. Lorsque ces deux canaux ont été ouverts, respectivement en 1984 et en 1986, seuls les travaux indispensables pour garantir des conditions de circulation normales avaient été

<sup>7</sup> Le projet international « FAIRWAY Danube », auquel participe la Roumanie, est décrit à la section I.

accomplis. Aujourd'hui, des travaux sont en cours, dans les limites du budget alloué par l'État, pour consolider la stabilité des hautes berges.

#### *Protection des berges du canal de Sulina*

25. Il s'agit d'un des principaux projets pour la section maritime du Danube, visant à protéger les berges du canal de Sulina contre la détérioration du chenal de navigation provoquée par les navires maritimes de haute capacité et à protéger la zone du delta du Danube, sa population et ses infrastructures économiques contre les inondations. Les travaux sur cette section de 15 km seront terminés en 2010-2012. En 2016, une étude de faisabilité a été réalisée pour les cinquante prochains kilomètres. Le coût estimé de ces travaux est de 82,74 millions d'euros, financés par le Programme opérationnel pour les grandes infrastructures 2014-2020.

#### *Projet SWIM (Smart Waterway Integrated Management : gestion intégrée et intelligente des voies navigables)*

26. Le but de ce projet est de résoudre les problèmes d'engorgement en réalisant des travaux de dragage pour améliorer la navigabilité du Danube. La valeur de ce projet est de 12,22 millions d'euros et son financement est assuré par le MIE 2015. Les équipements de dragage comprennent une drague aspiratrice à désagrégateur, un pousseur, deux chalands à clapets et un ponton pour l'amarrage et le chargement des chalands à clapets. Ces équipements seront livrés en mars 2019 et seront utilisés pour le dragage des zones du port de Corabia, du pont Calafat-Vidin et de Bechet.

#### *Ports fluviaux sur le Danube*

27. La construction d'un terminal multimodal à Galați a été approuvée pour financement par le MIE 2015. À Giurgiu, un nouveau terminal de chargement et déchargement des péniches est en construction, financé par le MIE 2014. D'ici à 2020, de nouveaux projets de réhabilitation des infrastructures portuaires seront mis en œuvre à Brăila et à Tulcea.

#### *Amélioration des infrastructures du port de Constanța*

28. Le but de ce projet est d'accroître la profondeur des bassins portuaires et du chenal d'accès. Ce projet est en ce moment en phase d'appel d'offres ; les 50,4 millions d'euros de financement seront fournis par le Programme opérationnel pour les grandes infrastructures 2014-2020. De nouveaux projets sont en cours de préparation, notamment en ce qui concerne la construction d'un nouveau terminal pétrolier sur l'île artificielle, la modernisation des réseaux d'approvisionnement en eau et en électricité, l'extension des jetées 3 et 4 Sud et l'amélioration des liaisons routières et ferroviaires.

## **F. Fédération de Russie**

29. Des mesures pour l'amélioration du transport par voie navigable sont envisagées dans les documents suivants :

- La Stratégie des transports de la Fédération de Russie pour la période allant jusqu'à 2030, approuvée par le décret n° 1734-r du Gouvernement de la Fédération de Russie du 22 novembre 2008 ;
- La Stratégie de développement pour les transports par voie navigable de la Fédération de Russie pour la période allant jusqu'à 2030, approuvée par le décret n° 327-r du Gouvernement de la Fédération de Russie du 29 février 2016 ;
- Le Programme d'État de la Fédération de Russie, « Développement du système des transports », approuvé par le décret n° 1596 du Gouvernement de la Fédération de Russie du 20 décembre 2017.

30. Au cours de la période de navigation de 2017, la masse totale de marchandises transportées sur les voies navigables intérieures de la Fédération de Russie a atteint 118,6 millions de tonnes, dont 26,7 millions de tonnes pour le transport international (le

volume de transport total était de 67 313 millions de tonnes-kilomètres) ; le nombre de passagers a atteint 2,6 millions (le volume de transport total de passagers était de 562,4 millions de passagers-kilomètres).

31. Sur les voies navigables de la Fédération de Russie qui sont ouvertes aux bateaux navigant sous pavillon étranger, deux projets prioritaires sont en cours :

- La construction du complexe hydraulique Bagaïevski sur le Don (E-90), qui sera mis en service en 2020, afin de porter la capacité à 23 millions de tonnes pendant la période de navigation ;
- La construction du complexe hydraulique à basse pression de Nijni-Novgorod sur la Volga (E-50), qui sera mis en service en 2021, afin d'accroître la capacité à 28,6 millions de tonnes pendant la période de navigation.

32. En 2024, il est prévu de mettre en service la deuxième écluse du complexe hydraulique Nizhne-Svirsky (E-50) afin d'accroître la capacité à 20 millions de tonnes pendant la période de navigation.

## G. Serbie

### Circulation des marchandises

33. En 2017, la masse totale de marchandises transportées par voie navigable dans la République de Serbie était de 10,46 millions de tonnes, soit une baisse par rapport aux 12,22 millions de tonnes transportées en 2016 (voir fig. II et III ci-dessous). Le transport par voie navigable en République de Serbie a un caractère fortement international, puisque les marchandises importées, exportées ou en transit représentent 86 % du volume total. La part des différents flux d'importations, d'exportations, de transit et intérieurs est représentée dans la figure II ci-dessous. La majorité du transport par voie navigable a lieu sur le Danube (91 %), 6 % sur la Save et les 3 % restants sur d'autres voies navigables.

Figure II

### Structure du transport par voie navigable en Serbie (2017)

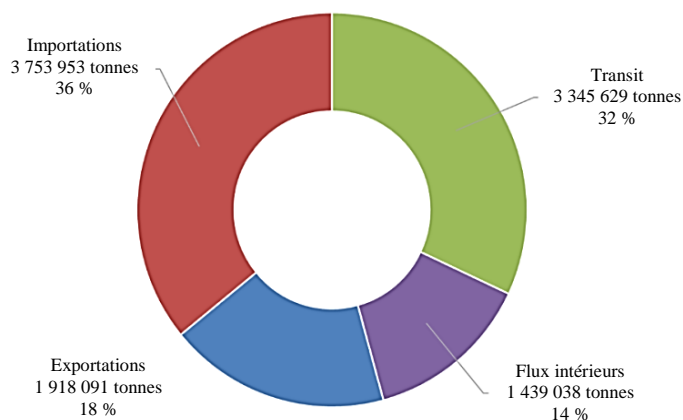
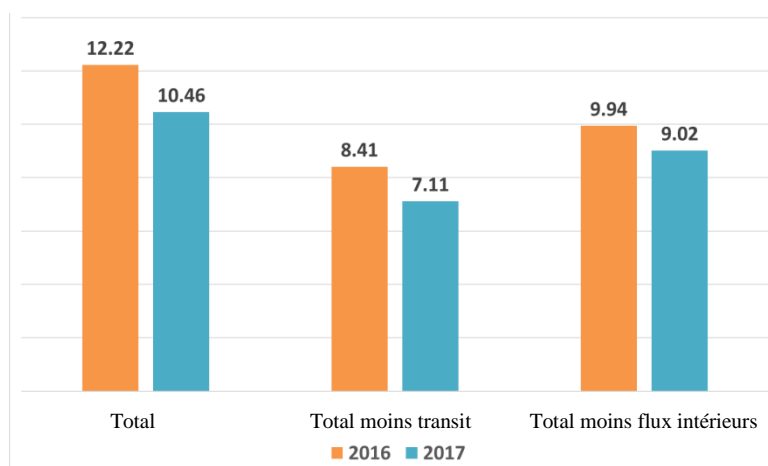




Figure III  
**Volume de marchandises, 2016-2017 (millions de tonnes)**



### Projets d'infrastructure pour les voies navigables

#### *Supervision et suivi environnemental des travaux de dragage et de formation du fleuve sur les secteurs critiques du Danube en Serbie*

34. L'objectif de ce projet est l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube en ce qui concerne les caractéristiques du chenal navigable aux périodes de basses eaux, grâce à la mise en place de mesures écologiques et à un programme de suivi environnemental strict. La zone du projet couvre six secteurs critiques pour la navigation sur le Danube serbe, entre les kilomètres 1170 et 1295. Ce projet couvre les activités suivantes :

- Supervision de travaux de dragage et de formation du fleuve sur six secteurs critiques pour la navigation sur le Danube serbe ;
- Suivi environnemental avant, pendant et après les travaux ; et
- Réalisation des travaux de dragage et de formation du fleuve.

L'exécution des travaux a officiellement commencé le 21 août 2018 au niveau du secteur critique de Futog, après l'achèvement de l'évaluation environnementale qui a fourni les valeurs de référence pour les indicateurs définis dans les domaines de l'hydromorphologie, de la biologie et de la qualité de l'eau et des sédiments. Plus d'informations sont disponibles en serbe et en anglais à l'adresse [www.plovput.rs/forum-zainteresovanih-strana](http://www.plovput.rs/forum-zainteresovanih-strana).

#### *Assistance et supervision techniques pour l'installation d'équipements et l'intégration du système de suivi de la navigation sur le Danube*

35. Ce projet contribuera à la hausse de la capacité et de la sécurité du transport par voie navigable sur le Danube, un mode de transport écologique et durable, dans le cadre du corridor Rhin-Danube du réseau central du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Ce projet a pour objet le développement et l'intégration d'un système de suivi de la navigation et d'intervention sur la partie serbe du Danube, au moyen des activités suivantes :

- Développement d'un logiciel qui permettra l'intégration des composantes du système et utilisera les infrastructures existantes de l'institution bénéficiaire et du destinataire final pour le suivi et le traçage des vaisseaux sur la partie serbe du Danube ;
- Installation et intégration d'un système central afin d'en faire un système de suivi de la navigation et d'intervention pleinement fonctionnel et éprouvé ;
- Programme de formation pour le personnel du destinataire final qui exploitera le système ;

- Essais visant à confirmer la fiabilité et la stabilité du système pour les opérations usuelles.

36. La mise en service du système s'appuiera sur les infrastructures de suivi et de traçage du système d'identification automatique existant, ainsi que sur le tronçon central des SIF serbes. La version définitive du Plan détaillé a été officiellement acceptée et la phase de mise en œuvre a commencé le 1<sup>er</sup> septembre 2017.

## H. Slovaquie

### Circulation des marchandises

37. Le tableau ci-dessous représente les données statistiques sur le transport et le trafic de marchandises sur les voies navigables de la République slovaque en 2016-2017<sup>8</sup>.

Tableau 3

#### Transport de marchandises par voie navigable en Slovaquie en 2016

	2016	2017
Masse de marchandises transportées (milliers de tonnes)	6 758	6 896
Transport international	1 878	1 809
Volume de transport de marchandises (en millions de tonnes-kilomètres)	903	933
Transport international	68	60

### Développement des infrastructures des voies navigables intérieures

38. Le Plan de développement stratégique des transports de la République slovaque vise à orienter efficacement le développement du secteur des transports et à définir la manière de concrétiser cette vision. Il recense les principaux goulets d'étranglement et les principales difficultés dans des domaines tels que l'infrastructure, les transports publics de passagers et les transports non motorisés, et l'organisation de la circulation, de l'entretien et des opérations de transport. Les principaux objectifs du Plan de développement stratégique des transports pour ce qui est du secteur des transports par voie navigable sont :

- Le développement, la modernisation et la reconstruction des infrastructures pour les voies navigables ;
- L'entretien, la restauration, la modernisation et le développement des infrastructures portuaires publiques ;
- Le déploiement de nouvelles technologies ;
- La réduction de l'impact du transport par voie navigable sur l'environnement ;
- La création de conditions favorables pour la formation du personnel dans le domaine des transports par voie navigable ;
- L'amélioration de l'efficacité énergétique, la réduction de la consommation des ressources naturelles, la protection des écosystèmes et le développement d'une économie à faible émission de carbone ;
- L'amélioration de la sécurité des systèmes de transport.

39. Cette stratégie sera exécutée en deux étapes : la première avant 2020, la deuxième entre 2021 et 2030.

#### *Programme opérationnel pour une infrastructure intégrée 2014-2020*

40. Dans le domaine du transport par voie navigable, l'élaboration et l'exécution de nouveaux projets en 2016-2017 ont été appuyées par différentes mesures. Le programme national « Programme opérationnel pour une infrastructure intégrée 2014-2020 » (OPII) a

<sup>8</sup> Données du Bureau des statistiques de la République slovaque.

été approuvé par la Commission européenne le 28 octobre 2014. Il s'agit d'un document stratégique de la République slovaque qui appuie les secteurs du transport et des technologies de l'information et de la communication (amélioration de l'accès, de l'utilisation et de la qualité), mis en œuvre pour la période 2014-2020. Les projets suivants sont en cours d'élaboration et d'exécution dans le cadre de l'axe de priorité 4 de l'OPII :

<i>Projet</i>	<i>Étape</i>
1. Modernisation et construction du port public de Bratislava	Étude de faisabilité
2. Modernisation et construction du port public de Bratislava (modernisation de l'infrastructure : éléments d'amarrage, murs de quai, escaliers, chemins de berge, mouillages, signaux d'avertissement)	Documentation du projet
3. Revitalisation et achèvement des surfaces renforcées et bordures du port	Documentation du projet
4. Projet de sécurité et Plan d'urgence du port public de Bratislava	
5. Mesures techniques visant à garantir les paramètres requis pour le chenal du Danube entre les kilomètres 1708,20 et 1880,26	Étude de faisabilité, phase I
6. Construction du terminal de gaz naturel liquéfié dans le port public de Bratislava	Élaboration de l'avant-projet
7. Sûreté portuaire	Élaboration de l'avant-projet
8. Construction d'installations d'accostage dans le port public de Bratislava	Élaboration de l'avant-projet
9. Modernisation du marquage et de l'agencement de la voie de navigation du Danube	Étude de faisabilité
10. Transport régulier de passagers par voie navigable le long du Danube – DUNAJBUS	Élaboration de l'avant-projet
11. Modification de la vitesse d'écoulement en aval du réservoir de Hrušov	Élaboration de l'avant-projet et du projet

41. Les projets nationaux, y compris les projets d'investissement et ceux ne nécessitant pas d'investissement, prévoient des activités qui s'inscrivent dans le cadre de politiques nationales et régionales bien définies ou qui complètent ces politiques. Ces projets sont associés à la stratégie définie dans le cadre de l'OPII et mis en œuvre en portant une attention particulière à la réduction des disparités régionales. Au total, les coûts éligibles à une contribution des Fonds structurels et d'investissements européens sont inférieurs à 75 millions d'euros. Dans le cas des projets par étapes, l'enveloppe totale ne dépasse pas les 50 millions d'euros. Les principaux projets sont décrits ci-dessous<sup>9</sup>.

*Mesures techniques visant à garantir les paramètres requis pour le chenal du Danube entre les kilomètres 1708,20 et 1880,26*

42. Le Danube correspond au corridor de transport européen VII du réseau central RTE-T<sup>10</sup>. Selon les critères de la Commission du Danube et de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale, le Danube, en tant que voie navigable d'importance internationale, doit pouvoir être ouvert à la circulation pendant au moins 300 jours par an. L'amélioration de la navigabilité du Danube aurait d'importantes retombées pour les ports slovaques existants en accroissant leur fréquentation tout en les rendant plus efficaces. L'analyse montre que chacun des tronçons de la partie slovaque du

<sup>9</sup> Les projets internationaux auxquels participe la Slovaque sont décrits à la section I.

<sup>10</sup> RTE-T : Réseau transeuropéen de transport.

Danube (embouchure de la Morava–Bratislava, Bratislava-Sap, Sap-Štúrovo) comporte de sérieuses lacunes en ce qui concerne la garantie de bonnes conditions de navigation.

43. Il existe aujourd'hui des sites critiques sur le Danube, surtout les fonds rocailloux, qui créent des obstacles à la navigation et entravent la pleine utilisation de la capacité de transport du Danube tout au long de l'année. Les recherches qui ont commencé dès les années 1950 pour améliorer cette situation ont démontré la nécessité de poursuivre la mise en place de mesures destinées à canaliser le Danube, similaires à celles mises en œuvre dans le cours supérieur du Danube en Allemagne et en Autriche. Le projet devrait se fonder sur les travaux déjà réalisés dans ce domaine ; il a entre autres pour objectif de proposer des mesures techniques individuelles destinées à garantir la sécurité de la navigation sur ces sections critiques et à assurer des prestations de transport suffisantes. Le budget total du projet, lequel devrait durer de septembre 2018 à août 2020, est de 5 051 628,80 euros.

*Construction du terminal de gaz naturel liquéfié dans le port public de Bratislava*

44. Le financement de l'avant-projet relève de l'axe de priorité 4 de l'OPII, « Infrastructure pour le transport par voie navigable (corridors du réseau central RTE-T) ». L'objectif spécifique est l'amélioration de la qualité des services fournis dans le port public de Bratislava. L'exécution de ce projet contribuera à rendre le port public de Bratislava plus écologique, conformément aux exigences en matière d'introduction de carburants de substitution dans les ports publics de l'Union européenne. La principale activité du projet est la réalisation d'une étude de faisabilité. Doté d'un budget total de 686 856,80 euros, le projet a débuté en janvier 2018 et devrait prendre fin en décembre de la même année.

**Projets nationaux cofinancés par le MIE**

45. Le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) est un instrument de financement essentiel de l'Union européenne destiné à encourager la croissance, l'emploi et la compétitivité grâce à des investissements ciblés dans les infrastructures au niveau européen. Il appuie la mise en place de réseaux transeuropéens à haute performance, durables et interconnectés de façon efficace dans les domaines des transports, de l'énergie et des services numériques. Les investissements du MIE ont pour but de créer les maillons manquants des réseaux européens dans les domaines de l'énergie, des transports et de l'infrastructure numérique.

*Modernisation des écluses de Gabčíkovo*

46. Le but de ce projet est d'améliorer l'efficacité, la fiabilité et, par conséquent, la compétitivité du Danube, qui fait partie du RTE-T. Il vise entre autres à renforcer la durabilité du transport par voie navigable entre la Slovaquie et les autres pays traversés par le Danube et, conformément à la politique de l'Union européenne, à soutenir ce mode de transport écologique et efficient du point de vue économique, lequel a beaucoup de capacité disponible. Ce projet comprend les travaux suivants :

- Le remplacement des portes supérieures et inférieures des sas des écluses de Gabčíkovo ;
- La restauration du système de remplissage et de vidange grâce à l'application de nouvelles technologies afin de pouvoir remplir et vider les sas le plus vite possible tout en réduisant au minimum les charges sur les différentes parties du système ;
- Le remplacement des clapets supérieurs ;
- Le remplacement de la protection dynamique des portes ;
- L'étanchéification des joints d'expansion et du sous-sol des écluses de Gabčíkovo afin d'accroître la fiabilité et la sécurité structurelle des sas ;
- La conception et la mise en œuvre d'un système expert de commande des écluses pour éviter tous les risques pour les bateaux dus aux limites des caractéristiques du chenal ou à une manipulation incorrecte de la hauteur d'eau et du débit.

47. Le budget total est de 144 665 000 euros. Le projet a débuté en février 2016 et prendra fin en décembre 2020.

*Project DaReM – Mesures de réhabilitation du Danube*

48. Les principaux objectifs de ce projet sont :

- Une utilisation durable du Danube et l'atténuation des effets négatifs de la sédimentation dans le réservoir de Hrušov sur la section entre les kilomètres 1845 et 1868 ;
- Le renforcement de la qualité et de la sécurité de la navigation ;
- La suppression des goulets d'étranglement sur la section slovaque du Danube ;
- La création des conditions nécessaires à l'enlèvement des sédiments en fonction de la demande du marché et des exigences environnementales.

49. Le budget total est 9 750 000 euros. Le projet a débuté en février 2017 et s'achèvera en décembre 2020.

*Plan directeur et étude de faisabilité pour le port public de Komárno*

50. Ce projet fait partie d'un projet international dont le but est de développer un réseau intégré de ports intérieurs multimodaux le long du Danube afin d'accroître la durabilité des transports et d'encourager le développement régional. Les principaux objectifs sont :

- L'élaboration du Plan directeur qui déterminera les relations à plus grande échelle pour un fonctionnement efficace du port public de Komárno, conformément à la législation nationale et européenne ;
- L'élaboration d'une étude de faisabilité pour le développement du port public de Komárno, qui s'appuiera sur les résultats du Plan directeur et qui évaluera les différentes solutions possibles pour la modernisation du port public de Komárno.

51. Le budget total du projet est de 673 100 euros. Il a débuté en septembre 2016 et prendra fin en octobre 2019.

## I. Projets internationaux

### **Le Plan directeur de rénovation et d'entretien du chenal du Danube et de ses affluents navigables et FAIRway Danube**

52. FAIRway Danube, un projet multibénéficiaire du MIE, est la première phase de mise en œuvre du Plan directeur de rénovation et d'entretien du chenal du Danube et de ses affluents navigables, qui fait partie du volet Rhin-Danube du Plan de travail pour les corridors RTE-T. Le Plan directeur, qui prévoit des initiatives harmonisées pour éliminer les goulets d'étranglement dans les infrastructures le long du corridor Rhin-Danube, a été élaboré en étroite collaboration avec l'ensemble des pays danubiens.

53. FAIRway Danube vise à mettre en œuvre le Plan directeur de rénovation et d'entretien du chenal du Danube et de ses affluents navigables, approuvé par les Ministres des transports des pays couverts par la Stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube (SUERD) en décembre 2014. Le but du Plan directeur est d'obtenir et d'entretenir de bonnes conditions de navigation tout au long de l'année en fournissant un niveau de service minimum. Le projet a été approuvé pour financement en 2014 avec un budget total de 23 400 000 euros. Lancé en juillet 2015, il prendra fin en juin 2020.

54. Placé sous le slogan « Engagé pour une sécurité, une efficacité et une viabilité environnementale accrues de la navigation intérieure », FAIRway Danube est exécuté de façon harmonisée par un consortium de sept partenaires dans six pays : Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Roumanie et Slovaquie. Le coordinateur du projet est *viadonau*. FAIRway Danube comprend les étapes suivantes :

- Achat concerté d'équipements de pointe pour les services hydrologiques (inspection et marquage des vaisseaux) ;
- Activités pilote et évaluation des résultats ;

- Collecte des données de base pour tous les tronçons critiques du Danube ;
- Analyse et évaluation des données collectées pour jeter les bases d'un suivi cohérent des conditions de navigation ;
- Prédiction harmonisées du niveau de l'eau ;
- Optimisation des itinéraires du chenal en fonction des mesures de profondeur en temps réel.

#### **Projet RIS COMEX (gestion des corridors de transit par les SIF)**

55. Les principaux objectifs du projet RIS COMEX sont :

- Le développement d'un concept global de gestion des SIF du corridor (en partant des résultats du projet CoRISMa) par un dialogue entre fournisseurs de SIF et utilisateurs logistiques (expéditeurs, bateliers, exploitants de navire et de flotte, exploitants de terminal, etc.) pour veiller à l'intérêt des services mis en œuvre ;
- La mise en service et le fonctionnement permanent d'éléments choisis du concept global, pour accroître la qualité et la disponibilité des services d'informations sur le chenal, la circulation et le transport, ce qui aura pour résultat, en particulier, une hausse considérable de l'efficacité des transports par voie navigable tout en tirant directement parti des avantages généraux offerts par les SIF (amélioration de la sécurité, de l'efficacité et de la viabilité environnementale de la navigation intérieure en tant que mode de transport) ;
- L'élaboration et l'adoption d'accords opérationnels (sur les plans juridique, organisationnel, financier, technique et de la qualité) pour assurer un développement, une mise en œuvre et une exploitation durables des infrastructures et des services en vue d'une gestion harmonisée des corridors fondée sur les SIF, au-delà de la durée de vie du projet ;
- L'harmonisation des concepts d'échanges de données pour les données SIF grâce à un développement concerté et à des spécifications élaborées en commun pour les services de corridor permis par les SIF, afin d'éviter l'apparition de concepts d'échange de données différents ;
- La progression de l'harmonisation des services d'information sur les transports au niveau européen et au niveau du corridor, à partir des solutions et concepts existants.

56. Le projet RIS COMEX développera des SIF harmonisés pouvant être incorporés à l'initiative DINA<sup>11</sup> de la Commission européenne et rapprochera les SIF de l'intégration avec les autres modes de transport. Ce projet est exécuté par 15 partenaires de projet dans 13 pays : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, France, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, Roumanie, Serbie, Slovaquie et Tchéquie. Le coordinateur du projet est *viadonau* (Autriche).

57. Le projet est cofinancé par le MIE, pour un budget total de 1 970 000 euros. Il a été lancé en février 2016 et s'achèvera en 2020.

---

<sup>11</sup> DINA : Espace numérique de navigation intérieure (Digital Inland Waterway Area).