



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques  
et de sécurité en navigation intérieure****Cinquantième session**

Genève, 15-17 février 2017

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire

**Infrastructure des voies navigables : Inventaire des principaux  
goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau  
des voies navigables E (résolution n° 49 révisée)****Goulets d'étranglement et ports intérieurs dans les corridors  
du réseau central de transport RTE-T****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 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session le 26 février 2016.

2. À sa soixantième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable a décidé d'examiner les résultats des travaux sur l'ordre de priorité selon lequel il conviendrait de traiter les différents goulets d'étranglement des voies navigables qui font partie du réseau global défini par le Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport<sup>1</sup> dans le cadre de la prochaine révision de la résolution n° 49, à titre de repère dans la perspective de l'intégration éventuelle de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (le « livre bleu ») (ECE/TRANS/SC.3/203, par. 46).

---

<sup>1</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=EN>.



3. En consultation avec la Commission européenne, le secrétariat a donné un aperçu d'ensemble des goulets d'étranglement sur les voies navigables intérieures recensés dans les corridors du réseau transeuropéen de transport RTE-T et les ports intérieurs. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3) souhaitera peut-être en examiner les conclusions et décider si l'approche proposée peut être suivie pour la poursuite des travaux sur la résolution n° 49.

## **II. Les voies navigables intérieures et les liaisons des ports avec leur arrière-pays en tant qu'éléments du réseau RTE-T**

4. Les voies navigables intérieures et les liaisons des ports avec leur arrière-pays constituent d'importants éléments du réseau transeuropéen de transport. Les principales définitions en la matière sont données dans le Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 et dans le Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)<sup>2</sup>.

5. Parmi les définitions de base intéressant la résolution n° 49, on citera notamment celles-ci :

a) Par « réseau global » on entend l'infrastructure de transport visée au chapitre II du Règlement (UE) n° 1315/2013 ; il doit être achevé pour le 31 décembre 2050 ;

b) Par « réseau central » on entend l'infrastructure de transport visée au chapitre III du Règlement (UE) n° 1315/2013. Le réseau central comprend les parties du réseau global qui sont de la plus haute importance stratégique pour atteindre les objectifs de développement du RTE-T. Il devra être identifié et mis en place d'ici au 31 décembre 2030 ;

c) Par « corridors du réseau central » on entend un instrument destiné à faciliter la mise en œuvre coordonnée du réseau central comme prévu au chapitre IV du Règlement (UE) n° 1315/2013 et repris sous la partie I de l'annexe I au présent Règlement ;

d) Par « goulet d'étranglement » on entend un obstacle physique, technique ou fonctionnel entraînant une défaillance du système qui affecte la continuité des flux longue distance ou transfrontaliers et qui peut être surmonté par la construction de nouvelles infrastructures ou une modernisation substantielle des infrastructures existantes qui pourrait se traduire par des améliorations notables propres à résoudre les problèmes du goulet d'étranglement ;

e) Par « tronçon transfrontalier » on entend le tronçon qui assure la continuité d'un projet d'intérêt commun entre les nœuds les plus proches de part et d'autre d'une frontière entre deux États membres ou entre un État membre et un pays voisin ;

6. Le Règlement (UE) n° 1315/2013 établit des directives pour l'élaboration d'un réseau de transport transeuropéen comprenant une structure à double niveau composée du réseau global et du réseau central, celui-ci étant établi sur la base du réseau global. Les articles 14 à 16 du présent Règlement énoncent les éléments d'infrastructure, les besoins et les priorités de développement de l'infrastructure des voies navigables intérieures.

7. Selon l'article 14, l'infrastructure des voies navigables intérieures doit notamment comporter :

a) Les fleuves ;

b) Les canaux ;

---

<sup>2</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1316&from=EN>.

- c) Les lacs ;
- d) Les infrastructures annexes, comme les écluses, les ascenseurs, les ponts, les réservoirs et les mesures de prévention des inondations annexes qui peuvent avoir des effets positifs sur la navigation intérieure ;
- e) Les ports intérieurs, y compris les infrastructures nécessaires aux opérations de transport au sein de la zone portuaire ;
- f) Les équipements annexes ;
- g) Les applications télématiques, y compris les services d'information fluviale (SIF) ;
- h) Les connexions des ports intérieurs avec les autres modes au sein du réseau transeuropéen de transport.

8. Pour faire partie du réseau global, les ports intérieurs gèrent un volume annuel de transbordement de fret supérieur à 500 000 tonnes. Le volume annuel total de transbordement de fret est basé sur la dernière moyenne calculée sur trois ans et publiée par Eurostat.

9. Les équipements annexes des voies navigables peuvent comprendre des équipements de chargement et de déchargement de cargaisons dans les ports intérieurs. Les équipements annexes peuvent comprendre, en particulier, des systèmes de propulsion et de fonctionnement qui réduisent la pollution, notamment celle de l'eau et de l'air, la consommation énergétique et l'intensité des émissions de carbone. Ils peuvent également comprendre des installations de réception des déchets, de courant électrique à terre et de collecte des huiles usagées, ainsi que des équipements de bris de glace, de services hydrologiques et de dragage du port et des abords des ports de manière à assurer la navigabilité tout au long de l'année.

10. Les exigences ci-après concernant l'infrastructure de transport des voies intérieures sont énoncées à l'article 15 du Règlement (UE) n° 1315/2013 :

1. Les États membres veillent à ce que les ports intérieurs soient reliés aux infrastructures routières ou ferroviaires.

2. Les ports intérieurs offrent au moins un terminal de fret ouvert à tous les opérateurs de manière non discriminatoire et appliquent des redevances transparentes.

3. Les États membres veillent à ce que :

a) Les fleuves, les canaux et les lacs respectent les exigences minimales des voies navigables de catégorie IV définies dans la nouvelle classification des voies navigables établie par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et qu'il y ait une hauteur libre continue sous les ponts, sans préjudice des articles 35 et 36 du présent Règlement.

À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission accorde des dérogations aux exigences minimales concernant le tirant d'eau (moins de 2,50 m) et la hauteur libre minimale sous les ponts (moins de 5,25 m) ;

b) Les rivières, les canaux et les lacs soient entretenus de façon à conserver un bon niveau de navigation, tout en respectant le droit applicable en matière environnementale ;

c) Les fleuves, les canaux et les lacs soient équipés de SIF.

11. Les objectifs sectoriels spécifiques des projets de développement des infrastructures dans le cadre du MIE concernant le transport par voie navigable sont définis à l'article 4 du Règlement (UE) n° 1316/2013. Il s'agit notamment :

- a) De supprimer les goulets d'étranglement, d'établir les liaisons manquantes et, en particulier, d'améliorer les tronçons transfrontaliers ;
- b) De garantir des systèmes de transport durables et efficaces à long terme, en vue de se préparer aux flux de transport futurs escomptés, et permettre la décarbonisation de ce mode de transport par le passage à des technologies de transport innovantes à faibles émissions de carbone et à haut rendement énergétique, tout en optimisant la sécurité ;
- c) D'optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport et de renforcer l'interopérabilité des services de transport, tout en assurant l'accessibilité des infrastructures de transport.

12. Les priorités du développement des infrastructures des voies navigables sont définies à l'article 16 du Règlement (UE) n° 1315/2013. Ce sont notamment celles-ci :

- a) Pour les voies navigables existantes : mise en œuvre des mesures nécessaires pour atteindre les normes de la catégorie IV pour les voies navigables ;
- b) Le cas échéant, mise en œuvre de normes plus élevées pour la modernisation des voies navigables existantes et la création de nouvelles voies navigables conformément aux dispositions techniques de la CEMT applicables aux infrastructures afin de répondre à la demande du marché ;
- c) Mise en œuvre des applications télématiques, y compris les SIF ;
- d) Connexion des infrastructures portuaires intérieures aux infrastructures de transport ferroviaire de marchandises et de transport routier ;
- e) Une attention particulière accordée aux rivières et fleuves qui sont proches de l'état naturel et à courant libre et pouvant, de ce fait, faire l'objet de mesures spécifiques ;
- f) Promotion du transport durable par voies navigables ;
- g) Modernisation et expansion de la capacité des infrastructures nécessaires aux opérations de transport au sein de la zone portuaire.

### III. Goulets d'étranglement des voies navigables faisant partie des corridors du réseau central

13. On trouvera en annexe I du Règlement (UE) n° 1316/2013 la liste des projets préalablement identifiés pour supprimer les goulets d'étranglement sur les voies navigables du réseau central. Il s'agit notamment des tronçons ci-après :

<i>Corridor du réseau central</i>	<i>Voie navigable</i>	<i>Plan de travail prévu</i>
Mer du Nord-Baltique	Berlin-Magdeburg-Hannover, Mittellandkanaal, canaux d'Allemagne de l'Ouest, Rhin, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Études, travaux axés sur une meilleure navigabilité et sur la modernisation des voies navigables et des écluses

<i>Corridor du réseau central</i>	<i>Voie navigable</i>	<i>Plan de travail prévu</i>
	Ecluses d'Amsterdam et canal Amsterdam-Rhin	Études en cours sur les écluses ; ports : interconnexions (études et travaux, notamment en ce qui concerne la modernisation de l'écluse Beatrix)
Méditerranée	Milano-Cremona-Mantova-Porto Levante/Venezia-Ravenna/Trieste	Études et travaux
Orient/ Méditerranée orientale	Hambourg-Dresde-Prague-Pardubice	Études sur l'Elbe et la Vltava, travaux d'amélioration de la navigabilité et de modernisation
	Écluses de Dččín	Études
Rhin – Alpes	Bâle-Anvers/Rotterdam-Amsterdam	Travaux axés sur une meilleure navigabilité
Atlantique	Le Havre-Paris	Modernisation
Mer du Nord – Méditerranée	Meuse, y compris Maaswerken	Modernisation
	Canal Albert/Canal Bocholt-Herentals	Modernisation
	Corridor Rhin-Escaut : écluses de Volkerak et de Kreekak, de Krammer et d'Hansweert	Écluses : études en cours
	Terneuzen-Gent	Études, modernisation
	Canal Seine – nord Europe Liaison Seine-Escaut	Études et travaux ; modernisation notamment en ce qui concerne les tronçons transfrontaliers et les connexions multimodales
	Dunkerque-Lille	Études en cours
	Anvers, Bruxelles, Charleroi	Modernisation
	Modernisation des voies navigables en Wallonie	Études, modernisation, connexions intermodales,
	Canal Saône-Moselle/Rhin	Enquête préliminaire en cours.
	Rhône	Modernisation
Rhin – Danube	Komárom-Komárno	Études et travaux en vue d'un pont transfrontalier
	Canal Main-Donau	Études et travaux sur différents tronçons et goulets d'étranglement ; ports intérieurs : interconnexions multimodales avec le rail ;

<i>Corridor du réseau central</i>	<i>Voie navigable</i>	<i>Plan de travail prévu</i>
	Danube (Kehlheim-Constanța/Midia/Sulina)	Études et travaux sur différents tronçons et goulets d'étranglement ; ports intérieurs : interconnexions multimodales
	Sava	Études et travaux sur différents tronçons et goulets d'étranglement (y compris le pont transfrontalier)
	Canal București-Dunăre	Études et travaux
Autres tronçons du réseau central	Brunsbüttel-Kiel (Nord-Ostzeecanal). Autres tronçons du réseau central	Optimisation de l'état de la navigation

#### IV. Ports intérieurs et ports maritimes inclus dans les corridors du réseau central

14. La liste des projets préalablement identifiés, qui concerne surtout la modernisation des infrastructures portuaires et le développement des interconnexions portuaires et des plateformes multimodales sur les voies navigables et les parcours côtiers du réseau central, figure à l'annexe I du Règlement (UE) n° 1316/2013. Le tableau ci-après ne concerne que les ports visés par l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

<i>Corridor du réseau central</i>	<i>Voie navigable</i>	<i>Plan de travail prévu</i>
Baltique-Adriatique	Gdynia, Gdańsk	Interconnexions portuaires, (poursuite du) développement de plateformes multimodales
	Swinoujście – Szczecin	Interconnexions portuaires
	Trieste, Venezia, Ravenna, Koper	Interconnexions portuaires, (poursuite du) développement de plateformes multimodales
Méditerranée	Barcelona	Interconnexions ferroviaires avec les ports et les aéroports
	Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Interconnexions portuaires, (poursuite du) développement de plateformes multimodales
	Rijeka	Modernisation et développement des infrastructures, développement de plateformes multimodales et interconnexions
Scandinavie-Méditerranée	Rostock	Interconnexions portuaires avec le rail ; ferries à faibles émissions ; services de brise-glace

<i>Corridor du réseau central</i>	<i>Voie navigable</i>	<i>Plan de travail prévu</i>
Atlantique	Le Havre	Études et travaux sur les capacités portuaires, autoroutes de la mer <sup>3</sup> et interconnexions
Mer du Nord-Méditerranée	Dunkerque	Poursuite du développement des plateformes multimodales et des interconnexions
	Zeebrugge	Écluses : études, interconnexions (études et travaux)
	Anvers	Écluses : études en cours ; ports : interconnexions (y compris deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers)
	Marseille-Canet	Interconnexions avec les terminaux multimodaux
Rhin-Danube	Slavonski Brod	Études et travaux
	Giurgiu, Galați	Poursuite du développement de plateformes multimodales et liaisons avec l'arrière-pays : études et travaux
	Constanța	Interconnexions portuaires, autoroutes des mers (y compris services de brise-glace)

## V. Identification des goulets d'étranglement et suivi des progrès au niveau de l'exécution de projets d'infrastructures

15. Afin de faciliter le processus conduisant à la mise en œuvre des corridors du réseau central, la Commission européenne a nommé 11 coordonnateurs européens en mars 2014, chacun d'entre eux se voyant confier une mission précise à accomplir en l'espace de quatre ans. Afin de les épauler dans l'élaboration du Plan de travail concernant les corridors – résultat final des activités déployées en 2014 au sujet des corridors – la Commission européenne a lancé neuf études sur les corridors. Ces études visaient à donner une assise scientifique à la définition du Plan de travail en la matière.

16. Les plans de travail des coordonnateurs européens, établissant les fondements de l'action à mener jusqu'en 2030, ont été approuvés en juin 2015. Ils ont été élaborés à l'occasion de quatre forums consultatifs consacrés aux corridors, des réunions du groupe de travail en 2014 et des études sur les corridors. Ils témoignent de l'état de chaque corridor, mettant le doigt sur les points à améliorer compte tenu du Règlement, et révèlent les goulets d'étranglement qui viennent s'ajouter à ceux dont il est fait mention dans le Règlement (UE) n° 1316/2013.

17. Les activités des coordonnateurs européens sont appuyées par un forum consultatif (le « forum des corridors »). Les forums des corridors du réseau central surveillent la progression des travaux et œuvrent de leur côté à la gestation des projets qui seront lancés au cours de la période suivante. Aujourd'hui, la priorité de la Commission européenne est de suivre l'état d'avancement des projets déjà lancés, y compris l'état des études

<sup>3</sup> Corridor du réseau central « Motorways of the Sea ».

préparatoires, la passation des marchés publics, l'évaluation de l'environnement et les autres étapes en vue de la mise à jour des plans de travail relatifs aux corridors, ainsi que la liste des projets prêts à être réalisés.

18. La valeur ajoutée pour l'Europe et le travail qui est fait pour évaluer les lacunes dans les zones transfrontalières, les goulets d'étranglement et les carences recensées le long des corridors et pour y remédier restent au cœur de l'action menée en la matière. L'idée est en outre de favoriser de nouvelles innovations et de les incorporer progressivement par le biais d'initiatives dans le domaine de la politique des transports, à l'instar, par exemple, de systèmes de transport urbain intelligents et durables, de corridors « verts » et de systèmes intelligents de gestion de la circulation. Les travaux de recherche sur l'interopérabilité et l'intermodalité comme concepts centraux du développement des nœuds urbains, des ports, des aéroports, des terminaux rail-route et des voies navigables intérieures sont appelés à s'intensifier. De nouvelles analyses seront effectuées et davantage d'efforts seront déployés en ce qui concerne les effets, sur l'environnement, de la mise en place de corridors en termes de pollution sonore et d'émissions de gaz à effet de serre, et, plus généralement, du point de vue de la part qu'ils peuvent prendre dans la lutte contre les effets des changements climatiques.

---