



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****Cinquante et unième session**

Genève, 14-16 juin 2017

Point 2 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)****Proposition visant à faire concorder l'Inventaire
des principaux goulets d'étranglement et liaisons
manquantes sur le réseau des voies navigables E
(résolution n° 49) avec 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 (Transports par voie navigable) du programme de travail pour 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1) adopté le 26 février 2016 par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session.

2. À sa soixantième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a décidé d'examiner la possibilité de faire concorder l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49) avec la liste de projets prioritaires d'infrastructure dressée dans le Règlement de l'Union européenne (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)¹. Le but recherché par le SC.3 était de s'appuyer sur les résultats de ce travail pour actualiser l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu).

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1316&from=FR>.



3. À sa cinquantième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a souscrit à cette idée et décidé d'inscrire ce point à l'ordre du jour de sa cinquante et unième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/100, par. 14). Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une proposition en ce sens.

II. Approche proposée et méthode de travail

4. La proposition visant à faire concorder la résolution n° 49 avec la liste des projets d'infrastructure prioritaires dressée dans le Règlement (UE) n° 1316/2013² repose sur le fait que les voies de navigation intérieure du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) sont d'importance internationale, selon l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et qu'elles sont, en tant que telles, comprises dans le Livre bleu et la résolution n° 49.

5. Le SC.3/WP.3 voudra sans doute envisager de prendre les mesures suivantes afin d'aligner la résolution n° 49 et le Règlement (UE) n° 1316/2013 :

- Évaluer la conformité entre les voies navigables ou les tronçons de voies navigables issus de la liste des projets relatifs au réseau central présélectionnés dans le secteur des transports (annexe I du Règlement (UE) n° 1316/2013) et les voies navigables comprises dans le réseau E ;
- Évaluer la conformité entre les goulets d'étranglement sur les tronçons de voies navigables énumérés dans la résolution n° 49 et ceux qui sont cités dans le Règlement (UE) n° 1316/2013 ;
- Définir des paramètres cibles et les harmoniser, s'il y a lieu ;
- Actualiser les renseignements concernant les délais prévus dans la résolution n° 49 ;
- Faire en sorte que les États membres adoptent les modifications voulues ;
- Rédiger les modifications à apporter au Livre bleu ;
- Actualiser régulièrement les renseignements qui figurent dans les documents de la CEE.

6. La valeur ajoutée pour l'ensemble des États membres de la CEE serait à chercher dans les acquis suivants : l'actualisation régulière du Livre bleu, le fait de ne pas avoir à craindre d'éventuelles incohérences entre la base de données de la CEE-ONU et celle du RTE-T, l'établissement d'un lien entre les voies navigables de l'AGN et celles du RTE-T, le non-chevauchement des activités déployées dans ce domaine et, par-là, la progression garantie de la mise en œuvre de l'AGN.

7. Pour les États membres de l'UE et la Commission européenne, la valeur ajoutée serait à chercher dans la possibilité d'exploiter les renseignements dont dispose la CEE sur les goulets d'étranglement, l'accessibilité des bases de données de la CEE hébergées dans un système d'information géographique (SIG) et que contient le Livre bleu, ainsi que l'amélioration des liaisons entre l'UE et les pays voisins.

III. Mise en concordance RTE-T/AGN et résolution n° 49 en ce qui concerne les voies navigables et les goulets d'étranglement

8. On trouvera dans le tableau ci-après une proposition tendant à mettre en concordance les voies navigables et goulets d'étranglement des corridors du réseau central de transport RTE-T et ceux qui figurent dans la résolution n° 49. Dans certains cas, il n'a pas été possible de localiser avec précision les tronçons de voies navigables mentionnés dans l'annexe I du Règlement (UE) n° 1316/2013 ; un certain nombre de solutions sont proposées à cet égard.

² Voir ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/3.

Voies navigables citées dans le Règlement (UE) n° 1316/2013

Voies navigables E

Liaisons manquantes et goulets d'étranglements cités dans le Livre bleu

Corridor du réseau central mer du Nord-Baltique

Berlin – Magdeburg – Hannover canaux ouest-allemands	E 70, E 70-02, E 70-04, E 70-06, E 70-08, E 70-05, E 70-10, E 70-12	<i>Goulets d'étranglement :</i> Elbe – Havel – Kanal ; Untere Havel – Wasserstraße ; Voies navigables de la région berlinoise (connexion à Berlin Westhafen) ; Havel – Oder – Wasserstraße.
Mittellandkanal Twentekanaal	E 70, E 70-02, E 70-04, E 70-06	<i>Liaison manquante :</i> liaison Twente-Mittellandkanal de 55 km. <i>Goulets d'étranglement :</i> Mittellandkanal : - Tronçons non encore modernisés ; - Canaux à partir du Mittellandkanal ; Twentekanaal : reclassement de la voie navigable et accroissement de la capacité de l'écluse d'Eefde.
Rhin	E 10	-
Waal	E 10	-
Noordzeekanaal	E 11, E 11-01	<i>Goulets d'étranglement :</i> - Écluses maritimes d'IJmuiden ; - Modernisation du chenal, relèvement de la hauteur sous les ponts et accroissement de la capacité des écluses le long du Zaan.
IJssel	E 12, E 70	<i>Goulet d'étranglement :</i> D'Arnhem à Zutphen
Écluses d'Amsterdam et Amsterdam – Rijnkanaal	E 11, E 11-02	<i>Goulet d'étranglement :</i> Écluse Beatrix

Corridor du réseau central de la Méditerranée

Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	E 91, E 91-02, E 91-03, E 91-04, E 91-05	<i>Liaisons manquantes :</i> Canal Milano – Pô, de Milano à Pizzighettone ; Canal Padoue – Venezia, de l'écluse de Romea à Padova. <i>Goulets d'étranglement :</i> Piacenza – Casale Monferrato ; Canal Mantova – mer Adriatique, d'Ostiglia à l'écluse de Baricetta ; Voie navigable latérale de Veneta, de Marghera à Porto Nogaro ; Voie navigable Ferrara, de Ferrara à Porto Garibaldi.
--	--	---

Corridor du réseau central Orient/Méditerranée orientale

Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	E 20, E 20-06, E 30	<i>Liaisons manquantes :</i> Liaison Danube – Oder – Elbe de 479 km. <i>Goulets d'étranglement :</i> Elbe : - En amont de Lauenburg à la frontière germano-tchèque ; - De Mělník à Chvaletice ; - De Chvaletice à Pardubice (écluse à Přelouč) ; - De la frontière d'État à Ústí nad Labem ; Vltava : de Mělník à Praha.
Écluses de Děčín	E 20	Pas indiquée en tant que goulet d'étranglement ; figure dans le tableau 2 du Livre bleu comme étant en projet.

<i>Voies navigables citées dans le Règlement (UE) n° 1316/2013</i>	<i>Voies navigables E</i>	<i>Liaisons manquantes et goulets d'étranglements cités dans le Livre bleu</i>
Corridor du réseau central Rhin – Alpes		
Basel – Antwerpen/ Rotterdam – Amsterdam	E 10, E 10-09, E 11	<i>Goulets d'étranglement :</i> - De St. Goar à Mainz ; - Kehl/Strasbourg (faible hauteur sous les ponts).
Corridor du réseau central de l'Atlantique		
Le Havre – Paris	E 80, E 80-02, E 80-04	-
Corridor du réseau central mer du Nord – Méditerranée		
Maas, y compris projet « Maaswerken » ³	E 01, E 01-02, E 01-04	<i>Liaisons manquantes :</i> Liaison Meuse – Rhin. <i>Goulets d'étranglement :</i> Maasroute ; Ivoz-Ramet et Ampsin-Neuville (construction d'écluses) ; Section pont d'Ougrée – Liège.
Albertkanaal/ Canal Bocholt- Herentals	E 05 E 01-01	<i>Goulets d'étranglement :</i> Albertkanaal : passage de Wijnegem et tronçon Kanne – Liège ; Canal Bocholt – Herentals : section Bocholt – Dessel ; Zuid-Willemsvaart, section Bocholt – frontière entre la Belgique et les Pays-Bas ; Canal de Lanaye.
Corridor Rhin – Scheldt : écluses de Volkerak, de Kreekrak et de Krammer et écluse de Hansweert, Terneuzen-Gent	E 06, E 03	<i>Goulets d'étranglement :</i> Liaison Schelde – Rhin : écluses de Kreekrak, de Volkerak et de Terneuzen.
Canal Seine Nord ; Seine – Escaut	E 05, E 02	<i>Liaisons manquantes :</i> Liaison Seine – Nord Europe de 106 km. <i>Goulets d'étranglement :</i> Lys mitoyenne – Lys (section Menin – Deinze) et canal de dérivation de la Lys jusqu'à Schipdonk. <i>Goulets d'étranglement :</i> Réseau Nord Pas-de-Calais – relèvement des ponts et reclassement des liaisons avec la Belgique.
Dunkerque – Lille	E 01	<i>Goulets d'étranglement :</i> Liaison Dunkerque – Escaut et Escaut jusqu'à Condé.
Antwerpen, Bruxelles/Brussels, Charleroi	E 04	<i>Goulets d'étranglement :</i> Canal Charleroi – Bruxelles : section Lembeek – Bruxelles ; écluses de Marchienne, Viesville et Gosselies ; Canal maritime Bruxelles – Schelde, section Wintam - Willebroek ; Dender, section Aalst – Dendermonde ; Beneden-Nete.

³ *Note du secrétariat :* De Maaswerken est un projet pour la Meuse dont les travaux ont commencé en 1997 et qui vise à réduire le risque d'inondation ainsi qu'à moderniser le chenal.

<i>Voies navigables citées dans le Règlement (UE) n° 1316/2013</i>	<i>Voies navigables E</i>	<i>Liaisons manquantes et goulets d'étranglements cités dans le Livre bleu</i>
Modernisation des voies navigables en Wallonie	E 01, E 01-02, E 01-04, E 04, E 05	<i>Goulets d'étranglement :</i> Canal Condé – Pommeroeul ; Canal Nimy-Blaton-Peronnes ; Canal du Centre, écluse d'Obourg ; Haut Escaut section Bléharies – Hérinnes – traversée de Tournai.
Canal Saône-Moselle/Rhin	E 10, E 10-02	<i>Liaisons manquantes :</i> Liaison Saône-Moselle de 206 km ; Liaison Saône-Rhin de 304 km.
Rhône	E 10, E 10-04	<i>Goulets d'étranglement :</i> Canal Rhône – Sète.
Corridor du réseau central Rhin – Danube		
Komárom – Komárno	E 80, E 81	<i>Goulets d'étranglement :</i> Danube : - Section de Sap (du km 1 810,0 au km 1 708,2) ; - Pont routier de Medved'ov (km 1 806,35) ; - Pont ferroviaire de Komárno (km 1 770,4) ; - Pont routier de Komárno (km 1 767,8) ; Váh (E 81) : de Komárno (km 0,0) à Žilina (km 240,0).
Main – Canal Main-Donau	E 80	<i>Goulets d'étranglement :</i> Main en amont de Würzburg.
Danube (Kehlheim-Constanța/Midia/Sulina)	E 80	<i>Goulets d'étranglement :</i> De Straubing à Vilshofen ; Sous les ponts à Bogen (km 2 311,27), Passau (km 2 225,75) ; Du km 1 811,0 au km 1 433,0 ; Sous le pont routier/ferroviaire à Dunaföldvár (km 1 560,55) ; Sous le pont routier/ferroviaire à Baja (km 1 480,22) ; Du km 845,5 au km 175,0 ; Du km 170 à la mer Noire en plusieurs points critiques, à savoir à hauteur des milles nautiques 73, 57, 47, 41 et 37 ainsi que dans le bras de Soulina, à l'embouchure du Canal de Soulina dans la mer Noire.
Sava	E 80-12	<i>Goulets d'étranglement :</i> Du km 515,2 au km 178,0 ; Section entre Brčko et la frontière entre la Serbie et la Croatie ; Section entre Sisak et Brčko.
Canal București – Dunăre	E 80-05	Liaison manquante : Canal Danube – Bucuresti de 73 km.
Autres tronçons du réseau central		
Brunsbüttel – Kiel (canal maritime nord-est)	E 60-03	-

9. Certains des goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur les voies navigables des États membres de l'UE qui sont énumérés dans l'AGN et le Livre bleu n'ont pas pu être identifiés dans l'annexe I du Règlement (UE) n° 1316/2013.

10. Pour poursuivre ces travaux, le SC.3/WP.3 pourra juger nécessaire de localiser précisément sur la carte chaque goulet d'étranglement, ce qui pourrait être fait séparément par les deux fournisseurs de données (Commission européenne et CEE-ONU) à l'aide du SIG. L'étape suivante pourrait consister à comparer les deux sources de données afin d'obtenir une base de données harmonisée. Le SC.3/WP.3 souhaitera sans doute inviter le secrétariat à tenir des consultations avec les coordonnateurs de la Commission européenne et des États membres de l'UE pour les corridors du réseau central.