



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

Genève, 12-14 octobre 2022

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable :**Suivi de la Conférence ministérielle internationale
sur les liaisons par navigation intérieure****Mettre en place un cadre réglementaire solide,
veiller à l'équilibre entre les modes de transport
et promouvoir la multimodalité****Communication des Gouvernements biélorusse, belge,
croate et slovaque* ******I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2022, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76).

2. À sa soixante-cinquième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a demandé au secrétariat de recueillir auprès des gouvernements des informations sur l'application de la Déclaration ministérielle de Wrocław (ECE/TRANS/SC.3/215, par. 14). Le présent document contient les informations transmises par les Gouvernements biélorusse, belge, croate et slovaque sur les progrès qu'ils ont réalisés concernant la mise en place d'un cadre réglementaire solide, le respect de l'équilibre entre les modes de transport et la promotion de la multimodalité, complétées par le secrétariat.

* Le présent document a été soumis après la date prévue afin que l'information la plus récente puisse y figurer.

** La version originale du présent document n'a pas été revue par les services d'édition.



II. Mesures stratégiques 1 à 11 de la Déclaration ministérielle de Wrocław

A. Mettre en place un cadre réglementaire solide visant à accroître l'efficacité des transports par voie navigable

i) Participation à des conventions et traités internationaux relatifs au transport par voie navigable autres que ceux relevant du Comité des transports intérieurs, notamment à des accords bilatéraux et multilatéraux

Bélarus

3. La République du Bélarus applique une politique de développement de la navigation avec ses pays voisins et est Partie contractante aux accords bilatéraux ci-après relatifs au transport par voie navigable :

- Accord entre les Gouvernements bélarussien et lituanien relatif à la navigation sur les voies navigables intérieures, conclu à Medininkai (Lituanie) le 25 mai 2007 (approuvé par la décision n° 631 du Conseil des ministres de la République du Bélarus du 30 avril 2008) ;
- Accord entre les Gouvernements bélarussien et polonais relatif à la navigation sur les voies navigables intérieures, conclu à Brest (Bélarus) le 20 janvier 2012 (ratifié par la loi du 13 juillet 2012 de la République du Bélarus) ;
- Accord entre le Gouvernement bélarussien et le Cabinet des ministres de l'Ukraine relatif à la navigation sur les voies navigables intérieures, conclu à Minsk le 6 février 1998 ;
- Accord entre le Ministère des transports et des communications de la République du Bélarus et le Ministère des transports de l'Ukraine sur le développement de la navigation sur les voies navigables intérieures, conclu à Kiev le 25 mai 2001 (fondé sur l'accord du 6 février 1998 entre le Gouvernement de la République du Bélarus et le Cabinet des ministres de l'Ukraine relatif à la navigation sur les voies navigables intérieures).

Belgique

4. La Belgique est Partie contractante à un certain nombre de conventions relatives au transport par voie navigable, notamment :

- La Convention révisée pour la navigation du Rhin ;
- La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure ;
- La Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, qui a été déclarée applicable aux bateaux de navigation intérieure ;
- La Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) ;
- La Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI).

5. La Belgique étant un État membre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), les règlements de la CCNR s'appliquent également dans ce pays. La Belgique a également l'obligation légale d'appliquer les règlements européens concernant la navigation intérieure (par exemple, les qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure).

Croatie

6. La Croatie est Partie contractante aux instruments suivants :
- La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure ;
 - La Convention relative au régime de la navigation sur le Danube ;
 - Protocole additionnel à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube ;
 - Accord-cadre sur le bassin de la Save ;
 - Protocole à l'Accord-cadre sur le bassin de la Save relatif au régime de la navigation ;
 - Un certain nombre d'accords bilatéraux.
7. La Croatie est un État membre de la Commission du Danube et de la Commission internationale du bassin de la Save.

Slovaquie

8. La Slovaquie est Partie contractante aux instruments ci-après :
- La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure ;
 - La Convention relative au régime de la navigation sur le Danube ;
 - Plusieurs autres accords bilatéraux de coopération dans le domaine du commerce et de la navigation.
9. La Slovaquie est membre de la Commission du Danube.

ii) Processus d'adhésion à des conventions et accords internationaux relatifs au transport par voie navigable relevant du Comité des transports intérieurs ou de ratification de ces instruments

Bélarus

10. L'adhésion aux conventions et accords internationaux dans le domaine du transport par voie navigable relevant du Comité des transports intérieurs entre dans le cadre des activités du Ministère des transports et des communications de la République du Bélarus, qui maintient cette question en permanence à son ordre du jour.

Belgique

11. La Belgique travaille actuellement à son adhésion à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et prévoit d'élaborer l'ensemble des documents nécessaires d'ici à la fin de 2023.

B. Veiller à un bon équilibre entre tous les modes de transport, rationaliser les flux de marchandises et promouvoir la multimodalité

iii) Mesures et plans d'action nationaux visant à accroître la part modale de la navigation intérieure et à développer les infrastructures et la logistique

Bélarus

12. Des activités visant à augmenter la part du transport par voie navigable, à développer les infrastructures et la logistique ainsi que la navigation fluviale et maritime sont menées dans le cadre de programmes publics quinquennaux, sous l'égide du Ministère des transports et des communications de la République du Bélarus. Le programme d'État (Transport Complexe) consacré à l'ensemble des modes de transport pour la période 2021-2025,

approuvé par la décision n° 165 du 23 mars 2021 du Conseil des ministres de la République du Bélarus, est en cours d'exécution. Pour rendre plus efficace l'utilisation des transports par voie navigable, notamment en développant les infrastructures, et rendre plus attractif le registre des navires de mer de la République du Bélarus, le sous-programme 3 portant sur les transports par voie navigable et maritime prévoit un ensemble de mesures comprenant le développement des infrastructures portuaires, l'exécution de travaux sur les voies navigables intérieures, la modernisation des ouvrages d'art, ainsi que l'amélioration des caractéristiques techniques et économiques des navires et la modernisation (remise en état) des navires utilisés dans le cadre de missions étatiques, y compris dans le domaine de la sécurité environnementale.

13. Les activités concernant les transports par voie navigable et maritime de la République du Bélarus reposent sur des travaux scientifiques et de recherche qui font partie des mesures d'appui scientifique pour la période 2021-2025 prévues dans le sous-programme 5 visant à garantir le fonctionnement du système de transport.

Belgique

14. Dans les zones économiquement importantes de la Région flamande, des mesures ont été prises pour accélérer la mise en place de points de transfert multimodaux grâce à la création d'un nombre suffisant de parcs d'activités économiques reliés au réseau de voies navigables. Ces mesures sont essentielles pour permettre un nouveau transfert modal vers les voies navigables. En outre, en 2022, l'entreprise De Vlaamse Waterweg a inclus dans son plan d'activité actualisé tous les ans un indicateur clef de performance particulier, grâce auquel elle vise à accroître la part des voies navigables dans la répartition modale. Par ailleurs, il convient de souligner l'importance du Plan flamand Énergie-Climat pour la période 2021-2030. L'un des objectifs fixés dans le plan est de réaliser, dans le secteur du transport de marchandises, un transfert modal de 6,3 milliards de tonnes-kilomètres de la route vers les voies navigables ou le rail.

15. Dans le contexte de la politique flamande, la stimulation du recours à la navigation intérieure pour le transport de marchandises est un sujet important. En Flandre, 171 villes et communes sont situées le long de voies navigables et 80 % des entreprises, à moins de 10 km de voies navigables. Il existe donc un énorme potentiel pour le transport par voie navigable dans la chaîne logistique. Dans ses documents d'orientation, le Gouvernement flamand insiste sur l'importance d'investir dans des infrastructures modernes de transport par voie navigable et vise à inciter les entreprises à utiliser ce mode de transport. Cette question est également traitée en détail dans la déclaration de politique du Ministre flamand de la mobilité et des travaux publics, dans laquelle celui-ci fixe des objectifs stratégiques et opérationnels et souligne l'importance, dans le cadre des projets d'infrastructure, d'investir dans la capacité de transport des voies navigables, tels que la modernisation du canal Albert.

16. De Vlaamse Waterweg collabore avec le Gouvernement flamand en vue de déterminer la portée d'un nouveau programme d'incitation en faveur du transport estuarien. Ce programme portera essentiellement sur le déploiement de technologies innovantes et la réduction des incidences de la navigation intérieure sur l'environnement et des émissions provenant de celle-ci. Il devait être lancé l'année prochaine.

17. Le port de Bruxelles a développé un réseau de centres de consolidation multimodaux et de points de transbordement pour les marchandises unitarisées (matériaux de construction et biens de grande consommation). Les chantiers et les entreprises de la région de Bruxelles sont incités à utiliser ces centres de consolidation pour améliorer l'efficacité des livraisons sur les chantiers et stimuler le transport par voie d'eau. Dans la mesure du possible, le Port de Bruxelles achète des terres industrielles le long de la voie navigable, y aménage des quais (maritimes lorsque cela se justifie) et y installe des terminaux portuaires ou des entreprises qui font un usage intensif de la voie navigable. Il impose des pénalités aux entreprises qui n'atteignent pas un seuil, établi par accord contractuel, de transbordement de marchandises par voie navigable. Les entreprises qui dépassent le seuil qui leur est fixé bénéficient d'une réduction sur leur redevance de concession. Depuis 2004, le port de Bruxelles a supprimé les droits d'amarrage pour le transport fluvio-maritime afin de promouvoir l'utilisation de ce mode de transport.

Croatie

18. Les principales orientations de la politique nationale de développement des voies navigables de la Croatie sont définies dans la stratégie de développement du transport fluvial récemment adoptée et dans le plan à moyen terme de développement des voies navigables et des ports intérieurs pour la période 2022-2031. L'objectif général est de faciliter la modernisation du système des transports par voie navigable et son intégration complète dans le réseau de transport européen. Le plan à moyen terme fixe des objectifs particuliers consistant à optimiser le système de transport par voie navigable, à accroître la compétitivité de ce mode de transport, à renforcer sa durabilité écologique, à augmenter la capacité des infrastructures et à améliorer la sécurité et la navigabilité¹.

19. Dans tous les ports intérieurs, des projets sont en cours ou sur le point d'être lancés afin de garantir des services de transport de qualité et efficaces faisant appel à d'autres modes de transport. Le pays procède à la construction de voies d'accès supplémentaires dans les ports, au développement des infrastructures pour le transport de conteneurs et au développement et à l'entretien des voies navigables en vue d'augmenter le volume de marchandises transitant dans les ports.

Slovaquie

20. La Slovaquie élabore actuellement un document conceptuel et stratégique pour le développement de la navigation intérieure, portant sur la conception du développement du transport par voie d'eau en République slovaque à l'horizon 2030, dans la perspective de 2050. La version finale du document sera prête d'ici à la fin de 2023. Le document contiendra, par exemple, une analyse de l'interconnexion des points de transbordement du transport combiné aux voies navigables intérieures, ainsi qu'une analyse des ports publics de Bratislava, Komárno et Štúrovo, et des possibilités de créer de nouveaux terminaux publics de transport intermodal connectés au réseau de transport par voie d'eau. Il prévoit également l'élaboration d'un plan de construction de terminaux publics de transport intermodal reliés au réseau de transport par voie d'eau

- iv) **Activités visant à établir et à maintenir les paramètres minimaux requis pour les voies de navigation intérieure, à éliminer les goulets d'étranglement et les liaisons manquantes, à mettre en place les capacités adéquates pour les ports et les terminaux, à renforcer la multimodalité et à développer les infrastructures et la logistique**

Bélarus

21. La liste et la délimitation des voies navigables intérieures de la République du Bélarus ouvertes à la navigation sont établies par la décision n° 12 du 23 avril 2020 du Ministère des transports et des communications. Chaque année, une mission technique est effectuée pour l'entretien, l'amélioration et le développement des voies navigables, précisant la longueur et la classe de la voie navigable, les dimensions garanties du chenal, les niveaux d'eau de référence aux stations hydrométriques, la catégorie du matériel de navigation et sa période de validité, ainsi que la durée d'exploitation des ouvrages d'art.

22. La mission technique sert de base à l'élaboration, par l'administration nationale des transports par voie navigable, du plan des travaux sur les voies navigables. Conformément à ce plan, des mesures sont appliquées pour éliminer les goulets d'étranglement sur les voies navigables intérieures et développer les voies navigables intérieures des classes I à III qui constituent la majorité des voies navigables de la République du Bélarus, à l'exception de la section bélarussienne de la voie navigable E-40.

23. La mise en œuvre effective et en temps voulu du plan relatif aux travaux de génie civil permet de réaliser le volume de transport de marchandises indiqué dans le tableau I.

¹ <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/23494>.

Tableau I

Année	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Volume de transport de marchandises (en millions de tonnes-kilomètres)	20,6	32,1	36,7	33,4	29,9	33,3

24. Au Bélarus, le transport de passagers sur les voies navigables intérieures concerne principalement de courtes excursions d'une journée (jusqu'à 10 km) dans les villes de Homel, Brest, Pinsk, Retchitsa et Mozyr. Une croisière dénommée « Perles de la Polésie-2 » est organisée le long des rivières Moukhavets, Pina et Prypiat à bord du *Belaya Rus*. Le volume de transport de passagers par voie navigable est indiqué dans le tableau II.

Tableau II

Année	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Volume de transport de passagers (en millions de passagers-km)	1,8	2,4	2,7	3,0	0,7	1,9

25. La République du Belarus compte huit ports fluviaux sur son territoire : Brest, Pinsk, Mikashevichi, Mozyr, Retchitsa, Homel, Babruysk et Mahiliow. Les villes de Vitebsk, Homel, Retchitsa et Pinsk abritent des installations de réparation et de construction navales. Les ports de Bobruisk, Mozyr et Homel disposent d'infrastructures portuaires multimodales ayant un accès au rail et à la route.

26. Parmi les exemples de transport intermodal utilisant les voies navigables intérieures, on peut citer : a) le transport de pâte blanchie, produite par la société OJSC Svetlogorsk Pulp and Cardboard Mill, de Svetlogorsk à Belgrade en 2021, avec transbordement du rail à un bateau de navigation fluvio-maritime bélarussien dans le port de Kiev, b) le transport de produits fabriqués par Belarussian Metallurgical Plant de Jlobin au port d'Odessa (Ukraine) avec transbordement du rail à une barge dans le port de Mozyr, le trajet de retour ayant servi à transporter du ciment vers le port de Mozyr.

27. Pour ce qui est du développement des infrastructures de transport par voie navigable et de l'amélioration de l'efficacité de leur exploitation, les projets ci-après ont été mis en œuvre ou sont en cours :

- Reconstruction de l'écluse n° 3, Ragodosch, sur le canal Dniepr-Boug (l'écluse reconstruite est en service) ;
- Élaboration des documents de conception et d'estimation pour la reconstruction de l'écluse n° 2 de Pererub ;
- Construction, en cours, de postes d'amarrage pour les bateaux transportant des matériaux de construction et minéraux dans le port fluvial de Yamno, (région de Brest).

28. Dans le cadre de la mise en œuvre du programme d'État sur les systèmes de transport pour la période 2021-2025, les mesures suivantes sont prévues :

- Création d'infrastructures portuaires sur le Dniepr ;
- Exécution de travaux d'entretien sur les voies navigables intérieures ;
- Développement des infrastructures portuaires dans le port fluvial de Mozyr ;
- Reconstruction d'ouvrages d'art sur le bief oriental du canal Dniepr-Boug :
 - Complexes hydrauliques n° 2, Pererub, et n° 4, Ovzichi, (district d'Ivanovsky, région de Brest) (y compris les travaux de conception et les levés hydrographiques) ;
 - Complexe hydraulique n° 11, Kachanovichi (district de Pinsk) (y compris les travaux de conception et les levés hydrographiques).

29. Conformément à la législation, le Ministère des transports et des communications de la République du Bélarus est responsable de la réglementation et de la gestion dans le domaine des transports par voie navigable et maritime. Ce Ministère est l'entité publique responsable des mesures relatives au transport par voie fluviale et maritime et de l'appui scientifique aux activités dans ce domaine, qui sont mis en œuvre dans le cadre du programme d'État relatif au système de transport pour la période 2021-2025.

30. Pour développer les voies navigables intérieures et les infrastructures de transport connexes, assurer l'entretien correct de ces voies navigables, de réglementer les activités portuaires à l'échelle nationale, améliorer l'accessibilité, la qualité et la sécurité des services de transport par voie navigable et garantir le respect des obligations internationales qui incombent à la République du Bélarus, l'administration nationale des transports par voie navigable a été créée en 2020 sous l'autorité du Ministère des transports et des communications de la République du Bélarus (décision n° 137 du Conseil des ministres de la République du Bélarus du 9 mars 2020).

Belgique

31. Le Gouvernement flamand s'est résolument engagé à poursuivre le développement du réseau flamand de voies navigables. En Région flamande, les différentes autorités chargées des voies navigables prennent constamment les mesures nécessaires pour s'assurer que leurs voies navigables satisfont aux exigences minimales du règlement RTE-T². Toutefois, pour certaines voies navigables intérieures, elles vont au-delà du règlement RTE-T :

- De Vlaamse Waterweg travaille actuellement à porter la hauteur libre sous les ponts du canal Albert à 9,1 m (d'ici à la fin de 2023), ce qui permettra le transport de quatre hauteurs de conteneurs et de trois hauteurs de conteneurs à grand volume. L'augmentation de la hauteur libre sous les ponts permettra également d'accroître les possibilités de transport maritime à courte distance ;
- Le projet Seine-Escaut vise à porter la hauteur libre sous les ponts de l'axe Seine-Escaut à 7 m d'ici à 2027 ;
- De Vlaamse Waterweg se concentre sur la mise en œuvre du projet Seine-Escaut. La priorité est accordée à l'axe de la Lys jusqu'en 2027, mais le projet comprend également la modernisation de l'axe Escaut maritime – Anvers-Bruxelles-Charleroi (ABC).

32. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, le port de Bruxelles maintient la profondeur d'eau nécessaire pour garantir la sécurité de la navigation. Le programme d'augmentation progressive de la hauteur libre sous les ponts prévoit la construction de nouveaux ponts mobiles ou de ponts d'une hauteur libre d'au moins 7 m et la modernisation des ponts existants lors des travaux de remise en état et de réparation importante.

33. Les petites voies navigables peuvent jouer un rôle important dans la logistique urbaine. L'un des objectifs du Gouvernement flamand est de relancer le transport sur les petites voies navigables flamandes (classes I à III). De Vlaamse Waterweg est l'un des partenaires du projet Watertruck +, qui vise à introduire une manière novatrice de transporter des marchandises. Le projet vise à améliorer l'interconnectivité et l'interopérabilité entre le réseau central RTE-T et les petites voies navigables en introduisant un nouveau concept d'unités de transport par voie navigable. Lorsqu'elles sont accouplées en convoi, les unités peuvent également être déployées sur les grandes voies navigables (classes IV et supérieures). L'initiative présente un modèle flexible de transport par voies navigables, complémentaire au mode actuel de transport par voies navigables, comme moyen de substitution économiquement viable à un réseau routier encombré. Le concept Watertruck+ permet aux barges, motorisées ou non, de transporter des marchandises en vrac, des conteneurs et des palettes sur de petites voies navigables.

² Réseau transeuropéen de transport.

34. De Vlaamse Waterweg est l'un des partenaires du projet IWTS 2.0³. L'un des principaux objectifs du projet est de faciliter le transport sur les petites voies navigables (le réseau global) dans la région de la mer du Nord en reliant ces voies aux principaux corridors du réseau RTE-T. Le projet vise à remédier aux problèmes suivants : a) une connaissance limitée des possibilités qu'offrent les petites voies navigables, b) le faible niveau d'innovation en ce qui concerne le développement des petites barges et le transbordement des marchandises, c) le manque de savoir-faire pour tirer parti des possibilités offertes par les petites voies navigables et d) le manque de formation et d'équipages spécialisés dans le transport sur les petites voies navigables. Les partenaires unissent leurs forces et mobilisent leurs potentiels et leurs capacités pour transférer le transport de marchandises vers des voies navigables encore sous-utilisées :

- Réaliser un transfert modal rapide en introduisant des technologies logistiques nouvelles et éprouvées et aider les gestionnaires de la logistique à prendre des décisions relatives à un transfert modal ;
- Mieux exploiter les voies navigables existantes en les adaptant à un nombre suffisant de navires de taille standard et en développant des concepts novateurs de petites barges durables ;
- Moderniser l'enseignement et la formation professionnels en mettant l'accent sur la navigation sur les petites voies navigables.

35. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, la partie la plus limitée de la voie navigable de Bruxelles concerne les bateaux de la classe IV, car les écluses et les ponts de cette voie navigable sont conçus pour les barges des classes I à III. Deux écluses sont construites pour les barges dont les dimensions peuvent aller jusqu'à 81,30 × 10,30 m, et la hauteur libre sous les ponts est limitée à 4,20 m dans le centre-ville, alors qu'elle atteint 30 m dans la partie nord (avant-port).

36. L'Autorité portuaire de Bruxelles a participé au projet Watertruck (2008-2014).

37. Dans la région flamande, De Vlaamse Waterweg a mis en place un programme relatif à la transition numérique de la navigation intérieure (DigiWave), qui repose sur trois piliers suivants : logistique intelligente, administration intelligente et navigation intelligente. Les projets relevant du pilier « logistique intelligente » visent à faire de la navigation intérieure un maillon logique de la grande chaîne logistique. Pour ce faire, l'accent est mis sur la transparence et l'échange de renseignements et de connaissances afin de rendre l'offre de navigation intérieure sensiblement plus sûre, efficace, fiable et plus intelligente. Le projet comporte plusieurs sous-projets notamment les suivants :

- Mise en place d'un système uniforme d'échange de données sur les navires, les marchandises et les trajets, en collaboration avec Cargo Community System et les ports flamands ;
- Service consultatif de gestion du trafic pour les clients de la voie navigable et du secteur logistique sur les itinéraires de navigation les plus efficaces, la transparence maximale lors du transport et le contrôle de la durée prévue du trajet.

38. Le gouvernement flamand s'efforce d'inciter les entreprises à choisir le plus possible la navigation intérieure comme mode de transport de leurs marchandises. De Vlaamse Waterweg fournit aux entreprises qui souhaitent intégrer la navigation intérieure dans leur chaîne logistique des informations sur la construction d'une installation de chargement et de déchargement grâce à un partenariat public-privé établi entre le gestionnaire de voie navigable et un partenaire privé.

39. De Vlaamse Waterweg collabore avec le Gouvernement flamand en vue de déterminer la portée d'un nouveau programme d'incitation en faveur du transport estuarien. Ce programme portera essentiellement sur le déploiement de technologies innovantes et la réduction des incidences de la navigation intérieure sur l'environnement et des émissions provenant de celle-ci. Il devait être lancé l'année prochaine.

³ <https://northsearegion.eu/iwts20/>.

40. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, le Port de Bruxelles aide les entreprises nouvellement créées ou qui envisagent d'élargir leur gamme de services à utiliser la voie navigable. L'accent est mis en particulier sur le secteur de la construction (logistique de chantier pour les grands projets immobiliers et flux de matériaux unitarisés) et les produits de grande consommation.

41. Le Port de Bruxelles favorise la multimodalité en proposant aux entreprises de logistique des conseils d'experts en transport sur les possibilités et les avantages qu'offre le transport multimodal. Le Port de Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale envisagent de créer une plate-forme trimodale (eau/rail/route) dans la partie nord de Bruxelles. En attendant, ils s'emploient à rétablir la connexion de l'avant-port au réseau ferroviaire national et international d'ici à 2025.

*Croatie*⁴

42. Parmi les projets d'amélioration et de modernisation de la navigation danubienne figurent les suivants :

- Mise en œuvre coordonnée du plan directeur pour la réhabilitation et l'entretien du chenal du Danube (FAIRway Croatia) ;
- Reconstruction du chenal sur le tronçon du Danube allant du point kilométrique 1 321 au point kilométrique 1 324, près de Sotin ;
- Mise au point du système de marquage et de balisage des voies navigables pour améliorer la sécurité et la visibilité ;
- Construction d'un port d'hivernage à Opatovac ;
- Préparation des travaux de FAIRway-2 concernant le corridor Rhin-Danube⁵.

43. Les tronçons de voies navigables d'importance internationale situés en Croatie sont régulièrement entretenus afin de respecter les paramètres appropriés conformément à l'AGN. Les goulets d'étranglement font régulièrement l'objet de travaux d'entretien afin d'éviter les encombrements, et des projets en cours permettront de garantir une bonne navigabilité. Les secteurs critiques du Danube sont en cours de réhabilitation et l'entretien des voies navigables est assuré en permanence pour éviter l'interruption des opérations de transport.

44. Un projet est prévu pour la revitalisation de la rivière Kupa qui appartient à la classe I. Le dossier d'exécution est actuellement au stade d'élaboration.

45. Parmi les projets les plus importants visant à rénover et à construire des infrastructures dans les ports d'importance internationale figurent : a) la construction de terminaux de marchandises en vrac dans les ports de Slavonski Brod et d'Osijek, et b) la construction du quai vertical dans le port de Vukovar. Chaque année, les autorités portuaires contrôlent la logistique et les capacités portuaires, et proposent et encouragent leur développement. En outre, la Croatie connaît une augmentation du flux de passagers sur les voies navigables intérieures et un nombre considérable de croisières avec débarquement dans les ports de passagers. Les ports de passagers sont situés à Batina, Aljmaš, Vukovar, Ilok et Osijek. Depuis 2021, de nouveaux projets concernant des ports de passagers sont en cours d'élaboration en vue d'offrir un meilleur niveau de service aux usagers des ports.

Slovaquie

46. La Société slovaque de gestion de l'eau, une administration des voies navigables créée par le Ministère de l'environnement de la République slovaque, mène des activités visant à établir et à maintenir les paramètres minimaux requis pour les voies navigables intérieures. Cette société mène des activités liées à la gestion de l'eau dans le cadre d'une coopération et

⁴ Informations complétées par celles disponibles aux adresses suivantes <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/23494>, <https://povezanahravska.eu/en/vijesti/javno-predstavljanje-strateskog-okvira-koji-ce-usmjeravati-razvoj-rijecne-plovidbe/> et www.ivr-eu.com/wp-content/uploads/2022/06/IVR-Presentation-Duska-Kunstek-Ministry-of-the-Sea-Transport-and-Infrastructure.pdf.

⁵ www.ivr-eu.com/wp-content/uploads/2022/06/IVR-Presentation-Duska-Kunstek-Ministry-of-the-Sea-Transport-and-Infrastructure.pdf.

conformément aux règlements et prescriptions des autorités des voies navigables et des organismes compétents d'Autriche et de Hongrie par l'intermédiaire des commissions chargées des eaux transfrontalières, dans le domaine de l'entretien des voies navigables. La gestion de l'eau comprend notamment des travaux de dragage, de redressement, de nettoyage du lit, de réparation des ouvrages de protection des berges et d'entretien des équipements de navigation. L'accent est mis sur le Danube en tant que voie navigable d'importance internationale, et les travaux sont en cours pour rendre les dimensions du chenal conformes aux recommandations de la Commission du Danube et améliorer la navigabilité dans les sections peu profondes. En 2021, le coût total de l'entretien du chenal du Danube, y compris le service de démarcation, s'élevait à 2 180 582 euros.

47. Le développement des voies navigables intérieures des classes I à III relève de la compétence des communes. Le Ministère des transports et de la construction de la République slovaque appuie les activités des communes dans ce domaine.

48. Le Ministère des transports et de la construction élabore un dossier de marché public pour l'étude de faisabilité relative à une proposition de mesures à prendre pour assurer la navigabilité totale du tronçon du Danube allant du point kilométrique 1 880,26 au point kilométrique 1 853,10. L'un des objectifs de cette étude est de recenser les goulets d'étranglement et de trouver des solutions appropriées pour les éliminer.

49. JSC Public Ports a élaboré les plans directeurs des ports de Bratislava et de Komárno. Les deux documents définissent un concept de développement portuaire à long terme en tenant compte des spécificités liées à la situation actuelle du port. Ils contiennent une analyse de la capacité des ports et les moyens possibles de l'augmenter.

50. Les mesures et plans d'actions envisageables et les possibilités dans ce domaine seront exposées dans le document conceptuel relatif au développement du transport par voie navigable en République slovaque à l'horizon 2030 et dans la perspective de 2050.

51. À l'heure actuelle, la Slovaquie n'accorde aucun type de subvention pour le transport combiné. Le Ministère des transports et de la construction de la République slovaque met en œuvre les procédures d'élaboration, d'approbation et d'introduction du régime d'aides d'État pour le développement du transport combiné. Le montant du financement approuvé alloué au développement du transport intermodal et du transport combiné dans le plan de reprise et de résilience est de 16 100 000 euros. Le réseau de terminaux intermodaux est essentiel au développement du transport intermodal.
