

CEE-ONU

Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E

Livre bleu

Quatrième édition révisée



NATIONS UNIES

COMMISSION ECONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE

**INVENTAIRE DES NORMES
ET PARAMÈTRES PRINCIPAUX
DU RÉSEAU DES VOIES NAVIGABLES E**

« LIVRE BLEU »

Quatrième édition révisée



Nations Unies
Genève, 2023

© 2023 Nations Unies
Tous droits réservés à l'échelle mondiale

Les demandes de reproduction d'extraits ou de photocopie doivent être adressées au Copyright Clearance Center à l'adresse : copyright.com.

Toutes les autres questions sur les droits et licences, y compris les droits subsidiaires, doivent être adressées à :

Publications des Nations Unies,
405 East 42nd Street, S-09FW001,
New York, NY 10017,
États-Unis d'Amérique.
Email: permissions@un.org;
website: <https://shop.un.org>.

Les désignations employées et la présentation de matériel sur toute carte de cet ouvrage n'impliquent l'expression d'aucune opinion de la part des Nations Unies concernant le statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

Publication des Nations Unies réalisée par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

Crédits photo: page de couverture – Adobe Stock.

ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.4

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

eISBN: 978-92-1-358570-2

COMMISSION ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE

La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) est l'une des cinq commissions régionales des Nations Unies, administrées par le Conseil économique et social (ECOSOC). Créée en 1947, elle a été chargée de contribuer à la reconstruction de l'Europe d'après-guerre, au développement de l'économie et au renforcement des relations économiques parmi les pays européens et entre l'Europe et le reste du monde. Pendant la guerre froide, la CEE a constitué un cadre exceptionnel pour le dialogue et la coopération économiques entre l'Est et l'Ouest. En dépit de la complexité de cette période, des avancées majeures ont été enregistrées, ainsi qu'en témoignent les nombreux accords de normalisation et d'harmonisation sur lesquels un consensus a pu être dégagé.

Depuis la fin de la guerre froide, la CEE a vu s'accroître non seulement le nombre de ses États membres, mais aussi l'étendue de ses fonctions. Depuis le début des années 1990, l'organisation s'est attachée à aider les pays d'Europe centrale et orientale, du Caucase et d'Asie centrale dans leur processus de transition et leur intégration dans l'économie mondiale.

Aujourd'hui, la CEE soutient ses 56 États membres en Europe, dans le Caucase, en Asie centrale et en Amérique du Nord dans la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et de ses objectifs de développement durable. La CEE est une instance multilatérale de dialogue politique permettant d'élaborer des normes, règles et instruments juridiques internationaux, d'échanger des bonnes pratiques et des compétences économiques et techniques, et de proposer une coopération technique aux pays en transition.

Les règles et conventions élaborées dans le cadre de la CEE dans les domaines de l'environnement, des transports, du commerce, des statistiques, de l'énergie, de la foresterie, du logement et de l'aménagement du territoire, de l'innovation et de la population offrent des outils pratiques pour améliorer la vie quotidienne des gens. Un grand nombre des normes sont utilisées dans le monde entier, et plusieurs pays extérieurs à la région participent à ses travaux.

L'approche multisectorielle de la CEE aide les pays à relever de manière intégrée les défis interdépendants du développement durable en mettant l'accent sur les aspects transfrontières, ce qui permet de trouver des solutions à des problèmes communs. Grâce à son pouvoir rassembleur unique, la CEE encourage la coopération entre toutes les parties prenantes aux niveaux national et régional.

TRANSPORTS À LA COMMISSION ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE

Aujourd'hui, la CEE dessert 60 instruments juridiques des Nations Unies sur les transports intérieurs. Plusieurs des instruments juridiques sont mondiales, soit par conception, soit parce que leur succès les a amenées à s'étendre au-delà de la région de la CEE. Outre la négociation des amendements aux instruments juridiques existants, la CEE s'est employée activement à faciliter la création de nouveaux instruments juridiques. Ses activités normatives sont renforcées par l'élaboration de méthodologies, de lignes directrices et de définitions sur des sujets tels que la planification des transports, la collecte de données et la collecte de statistiques sur les transports. Les travaux de la CEE dans les domaines des transports sont régis par le Comité des transports intérieurs (CTI) et ses 21 groupes de travail, eux-mêmes soutenus par plus de 40 groupes d'experts formels et informels et en coopération avec neuf organes conventionnels (comités administratifs). Les sessions annuelles du CTI sont les moments clés de ce travail intergouvernemental complet, lorsque les résultats de tous les organes subsidiaires, ainsi que de la Division des transports durables de la CEE, sont présentés aux membres de le CTI et aux parties contractantes.

En plus de servir le CTI et ses organes subsidiaires, la Division fournit des services également aux autres organes intergouvernementaux, notamment au Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques de l'ECOSOC, ainsi qu'aux neuf organes conventionnels des instruments juridiques des Nations Unies et à la Commission de contrôle TIR. En coopération avec la CESAP, la Division des transports durables de la CEE soutient le Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale (SPECA). Il alterne également chaque année avec la CESAP en tant que secrétariat du groupe de travail thématique du SPECA sur les transports, le transit et la connectivité durables. En coopération avec la Division de l'environnement de la CEE et l'OMS Europe, la Division dessert le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE). Elle assure la gestion et le pilotage des projets d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER). La Division appuie l'adhésion et la mise en œuvre des instruments juridiques des Nations Unies par le biais de dialogues politiques, d'assistance technique et d'activités analytiques avec la priorité de promouvoir la coopération régionale et sous-régionale et le renforcement des capacités.

Enfin, depuis 2015, la CEE abrite le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière et depuis 2018 – le secrétariat du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière (UNRSF).

PRÉFACE

Lors de sa quarantième session en 1996, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) de la CEE a décidé d'entreprendre la rédaction du document appelé « Livre bleu » qui recenserait les caractéristiques techniques des voies de navigation intérieure et des ports européens d'importance internationale (voies navigables et ports E) figurant dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

Le Livre bleu a pour but de dresser un inventaire des normes et paramètres actuels et envisagés des voies navigables et ports E en Europe et de présenter, sur une base internationale comparable, les paramètres d'infrastructure actuels de la navigation intérieure en Europe par rapport à ceux des normes et paramètres minimaux prescrits dans l'AGN. Cela devrait permettre aux États membres et aux organisations intergouvernementales concernées, d'utiliser le Livre bleu comme instrument de base pour suivre les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'Accord AGN. Le texte consolidé non-officiel de l'AGN, tel que modifié, figure dans le document ECE/TRANS/120/Rev.4 (<https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc3/ECE-TRANS-120r4efr.pdf>).

Le Livre bleu a été publiée en 1998, sous la cote TRANS/SC.3/144 ; la première révision a été publiée en 2006, la deuxième révision en 2012 et la troisième révision en 2017. Cette quatrième édition révisée du Livre bleu a été préparée sur la base d'informations reçues par le secrétariat de la part des États membres et des commissions fluviales en date du 30 avril 2023, et approuvée par le SC.3 lors de sa soixante-septième session en octobre 2023.

Les données du Livre bleu sont également disponibles dans une base de données en ligne (<https://unece.org/blue-book-database>). Cette base de données permet de rechercher, filtrer et exporter les données des voies navigables et ports E. Une carte en ligne montrant les données combinées avec les cartes topographique et satellite donne un aperçu du réseau E au niveau paneuropéen.

TABLE DES MATIÈRES

| | | |
|------|--|----|
| I. | Voies navigables intérieures d'importance internationale..... | 1 |
| II. | Définition des goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des principales voies navigables d'importance internationale..... | 3 |
| III. | Liste des goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E par pays..... | 4 |
| IV. | Routes côtières | 14 |
| V. | Tableaux 1, 2 et 3..... | 15 |
| | Explications..... | 15 |
| | Tableau 1 Caractéristiques de navigation des grandes voies navigables européennes d'importance internationale | 16 |
| | Tableau 2 Paramètres concernant les écluses sur les voies navigables d'importance internationale | 60 |
| | Tableau 3 Caractéristiques techniques des ports de navigation intérieure d'importance internationale | 74 |
| VI. | Schéma du réseau des voies navigables d'importance internationale..... | 98 |

INVENTAIRE DES NORMES ET PARAMÈTRES PRINCIPAUX DU RÉSEAU DES VOIES NAVIGABLES E (« LIVRE BLEU »)

Quatrième édition révisée

I. Voies navigables intérieures d'importance internationale

Dans l'annexe I, l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) établit le réseau des voies navigables E. Au total, 29 265 km de voies navigables européennes ont été classées voies navigables E par les gouvernements. Cette annexe comporte également un certain nombre de sections qui n'existent pas actuellement, et qui sont considérées comme des liaisons manquantes. Dans le calcul de cette longueur, on n'a compté qu'une seule fois les sections sur lesquelles deux ou plusieurs voies navigables E se recouvrent. À l'annexe III, l'Accord énonce les prescriptions relatives à la classification des voies navigables E.

Dans ce « Livre bleu », afin de calculer la longueur totale et la structure des voies navigables E, les sections suivantes ont été comptées comme recouvrantes : E 01/E 05 de 46 km, classe Va ; E 03/E 04 de 38 km, classe Vlb ; E 04/E 05 de 16 km, classe Vlb ; E 10/E 12 de 19 km, classe VIc ; E 10/E 80 de 96 km (24 km — classe VIa, 40 km — classe Vlb et 32 km — classe VIc) ; E 12/E 70 de 38 km, classe Va ; E 13/E 15 de 93 km (68 km — classe Vlb, 25 km — classe IV) ; E 20/E 30 de 173 km, classe Vb (liaison manquante) ; E 30/E 70 de 49 km, classe IV ; E 40/E 70 de 114 km (41 km — classe IV, 73 km — classe VIa) ; E 41/E 70 de 39 km, classe IV ; E 50/E 60 de 503 km, classe Vb et E 50/E 90 de 453 km, classe VIc.

Les portions des voies navigables E considérées comme des liaisons manquantes conformément au réseau établi dans l'Accord AGN et comme indiqué dans le chapitre II sont disponibles dans le tableau ci-dessous.

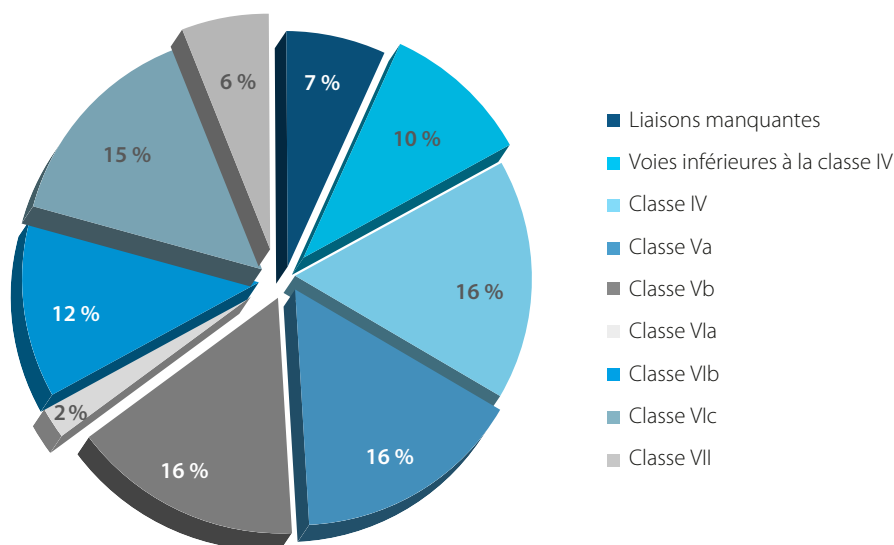
Liste des liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E

| Voie navigable E | Section de voie navigable | Pays concernés | Longueur (km) | Classe |
|------------------|--|------------------------------|---------------|--------|
| E 05 | CANAL SEINE–NORD EUROPE Compiègne–Aubencheul au Bac | France | 106,0 | Vb |
| E 07 | CANAL DE DÉRIVATION DE LA LYS Maldegem–Zeebrugge | Belgique | 25,6 | Vb |
| E 10 | LIAISON SAÔNE–RHIN Mulhouse–Saint-Symphorien | France | 206,0 | ... |
| E 10-02 | LIAISON SAÔNE–MOSELLE | France | 304,0 | Vb |
| E 20 | LIAISON ELBE–DANUBE Pardubice–Přerov–Bratislava | Slovaquie, Tchéquie | 325,0 | Vb |
| E 30 | LIAISON ODER–DANUBE Kozle–Přerov | Pologne, Slovaquie, Tchéquie | 154,4 | Vb |
| E 40 | WISLA Liaison Gdansk–Brest | Pologne | 430,4 | IV |
| E 70 | TWENTE– MITTELLANDKANAL Enschede–Bergeshövede | Allemagne, Pays-Bas | 55,0 | Vb |
| E 80 | LIAISON SEINE–MOSELLE Compiègne–Neuves Maisons | France | 250,0 | ... |
| E 80-03 | OLT Jusqu'à Slatina | Roumanie | 135,0 | ... |
| E 80-05 | CANAL DANUBE–BUCURESTI | Roumanie | 73,0 | Va |
| E 80-10 | CANAL DANUBE–SAVA Vukovar–Samac | Croatie | 61,0 | Vb |
| E 81 | LIAISON VÁH–ODER | Pologne, Slovaquie, Tchéquie | 80,0 | Va |
| E 91 | CANAL MILANO–PÔ Milano–Pizzighettone | Italie | 60,0 | Va |
| E 91-05 | CANAL PADOVA–VENEZIA | Italie | 27,0 | Va |

Le résultat de la répartition par classes des voies européennes navigables d'importance internationale est résumé dans le tableau ci-dessous.

Structure des voies navigables E

| | Liaisons manquantes | Voies inférieures à la classe IV | Classe IV | Classe Va | Classe Vb | Classe VIa | Classe VIb | Classe VIc | Classe VII | Total |
|---------------|---------------------|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|--------|
| Longueur (km) | 1 988 | 2 968 | 4 825 | 4 602 | 4 587 | 630 | 3 578 | 4 341 | 1 746 | 29 265 |
| % | 6,8 | 10,1 | 16,5 | 15,7 | 15,7 | 2,2 | 12,2 | 14,8 | 6,0 | 100 |



Conformément à l'Accord AGN, seules les voies navigables répondant aux conditions fondamentales minimales de la classe IV (dimensions minimales des bateaux : 80,00 × 9,50 m) peuvent être considérées comme voies navigables E. L'Accord recommande que les nouvelles voies navigables E devant être construites (afin de fournir les liaisons manquantes) satisfassent au minimum aux conditions de la classe Vb et que celles devant être modernisées répondent au minimum aux conditions de la classe Va.

II. Définition des goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des principales voies navigables d'importance internationale

Au cours de ses travaux sur le projet d'AGN, le Groupe de travail des transports par voie navigable a approuvé les définitions suivantes des expressions « goulets d'étranglement » et « liaisons manquantes » sur le réseau de navigation intérieure, mises au point par le Groupe spécial d'experts sur l'infrastructure des voies navigables (TRANS/SC.3/133, paragraphe 18 et TRANS/SC.3/WP.3/AC.1/4, paragraphe 18):

« Les sections du réseau de voies navigables européen d'importance internationale dont les paramètres sont sensiblement inférieurs aux prescriptions visées sont appelées goulets d'étranglement.

Les « **goulets d'étranglement structurels** » sont les sections de voies navigables E dont les paramètres actuels ne sont pas conformes aux conditions applicables aux voies navigables d'importance internationale selon la nouvelle classification des voies navigables européennes (classe IV).

Les « **goulets d'étranglement stratégiques** » sont d'autres sections qui répondent aux conditions de base de la classe IV mais qui devraient néanmoins être modernisées pour améliorer la structure du réseau ou accroître la capacité économique du trafic en navigation intérieure.

Les « **liaisons manquantes** » sont les parties du réseau futur de voies navigables d'importance internationale qui n'existent pas actuellement.

La condition essentielle pour l'élimination des goulets d'étranglement et la réalisation des liaisons manquantes est le résultat positif de l'évaluation économique. »

Sur la base des définitions qui précèdent, l'on a établi la liste ci-après des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes par pays.

III. Liste des goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E par pays

Allemagne

Liaisons manquantes : néant.

Goulets d'étranglement structurels :

- Mittellandkanal (E 70) — les sections qui n'ont pas encore été modernisées doivent être reclassées à la classe Vb. Ce projet est en cours d'exécution.
- Elbe-Havel-Kanal (E 70) — reclassement de la classe IV à la classe Vb en cours d'exécution.
- Untere Havel-Wasserstraße (E 70) de Plauen à la Spree — reclassement de la classe IV à la classe Vb en cours d'exécution.
- Voies navigables de la région berlinoise (connexion à Berlin Westhafen) — reclassement dans les classes IV et Vb en cours d'exécution.
- Havel-Oder-Wasserstraße (E 70) — reclassement de la classe IV à la classe Va en cours d'exécution.

Goulets d'étranglement stratégiques :

- Canal Rhin–Herne (E 10-03) — reclassement en cours à la classe Vb.
- Canal Dortmund–Ems (E 13) du km 108,3 au km 21,5 — reclassement en cours à la classe Vb.
- Weser (E 14) du km 360,7 à Minden — reclassement en cours à la classe Va.
- Elbe (E 20) : Elbe moyenne — faible profondeur du chenal pendant les saisons sèches (1,20 m) en amont de Lauenburg jusqu'à la frontière Allemagne/Tchéquie.
- Main (E 80) en amont de Würzburg — faible profondeur du chenal (2,50 m) ; projet en cours d'exécution.
- Danube (E 80) de Straubing à Vilshofen — faible profondeur du chenal (2,00 m au PBE)ⁱ.
- Danube (E 80) — faible hauteur sous les ponts à Bogen (km 2 311,27) — 5,00 m ; à Passau (km 2 225,75) — 5,15 m — relèvement à 7,00 m nécessaire.
- Weser (E 14) — reclassement en cours des écluses de Minden et Dörverden.

Autres goulets d'étranglement dont l'élimination est prévue pour qu'ils deviennent économiquement viables uniquement dans le cadre d'un programme de remplacement financé par un plan d'investissement spécial :

- Canal Dortmund–Ems (E 13), au nord du Mittellandkanal.
- Canal Datteln–Hamm (E 10-01), à l'est du port de Hamm.
- Neckar (E 10-07) — adaptation de la largeur du chenal et des dimensions des écluses.
- Canaux à partir du Mittellandkanal (E 70-02, E 70-04 et 70-06) — faible profondeur du chenal, faible hauteur sous les ponts et dimensions insuffisantes des écluses.

ⁱ Plus bas étiage ; voir les explications concernant le tableau 1.

Autriche

Liaisons manquantes : Liaison Danube–Oder–Elbe (E 20).

Goulets d'étranglement structurels : néant.

Goulets d'étranglement stratégiques : Danube (E 80) du km 2 037,0 au km 2 005,0 et du km 1 921,0 au km 1 873,0 — faible profondeur du chenal (à certains endroits de 2,20 m seulement).

Bélarus

Liaisons manquantes : néant.

Goulets d'étranglement structurels : néant.

Goulets d'étranglement stratégiques :

- Mukhavets (E 40) de Brest à Kobrin — faible tirant d'eau maximum (1,80 m).
- Canal Dneprovsko–Buzkiy (E 40), de Kobrin à Pererub — faible tirant d'eau maximum (1,80 m) ; reclassement des écluses à la classe Va envisagéⁱⁱ.
- Pina (E 40), de Pererub à Pinsk — faible tirant d'eau maximum (1,80 m).
- Pripyat (E 40), de Pinsk à Stakhovo — faible tirant d'eau maximum (1,80 m) ; reclassement des écluses à la classe Va envisagéⁱⁱ.
- Pripyat (E 40), de Stakhovo à l'embouchure du canal Mikashevichi — faible tirant d'eau maximum (1,40 m).
- Pripyat (E 40), de l'embouchure du canal Mikashevichi à Pkhov — faible tirant d'eau maximum (1,35 m).
- Pripyat (E 40), de Pkhov à la frontière Bélarus/Ukraine — faible tirant d'eau maximum (1,45 m).

Belgique

Liaisons manquantes :

- Liaison Meuse–Rhinⁱⁱⁱ.
- Maldegem–Zeebrugge (E 07).

Goulets d'étranglement structurels :

- Canal Bocholt–Herentals (E 01-01), section Bocholt–Dessel.
- Zuid-Willemsvaart (E 01-01), section Bocholt–frontière Belgique/Pays-Bas.
- Canal Gand–Oostende (E 02), section Brugge–Beernem.
- Canal Plassendale–Nieuwpoort (E 02-02-01).

ⁱⁱ L'achèvement de la modernisation de l'écluse n° 4 d'Ovzichi et de l'écluse n° 11 de Kachanovichi est prévu pour 2025 dans le cadre du programme d'État « Transport Complex » pour la période 2021-2025.

ⁱⁱⁱ Cette liaison n'est pas mentionnée dans l'Accord AGN et son inclusion dans le présent inventaire a été proposée par le Gouvernement belge.

- Canal Charleroi–Bruxelles (E 04), section Lembeek–Bruxelles — relèvement à 7 m de la hauteur sous les ponts et amélioration de la voie navigable nécessaires. Projet en cours d'étude.
- Canal Bossuit–Kortrijk (E 05-01), section Zwevegem–Kortrijk — reclassement de la classe I à la classe Va. Projet en cours d'étude.
- Dender (E 05-04), section Aalst–Dendermonde — reclassement de la classe II à la classe IV. Projet en cours d'étude.
- Beneden-Nete (E 05-06) — accroissement de la hauteur sous les ponts. Projet en cours d'exécution.

Goulets d'étranglement stratégiques :

- Canal Condé–Pommeroeul (E 01) — réouverture de la section du canal actuellement fermé à la navigation.
- Canal Nimy–Blaton–Peronnes (E 01) — reclassement de la classe IV à la classe Va envisagé.
- Canal du Centre (E 01), écluse d'Obourg — nouvelle écluse de classe Va à construire.
- Canal Charleroi–Bruxelles (E 01), écluses de Marchienne, Viesville et Gosselies — nouvelles écluses de classe Va à construire.
- Meuse (E 01) — nouvelles écluses de classe VIb à construire à Ivoz-Ramet et Ampsin-Neuville.
- Meuse (E 01) du pont d'Ougrée à Liège — reclassement de la classe Vb à la classe VIb envisagé.
- Canal de Lanaye (E 01) — construction d'une écluse de la classe VIb en cours d'exécution.
- Lys Mitoyenne–Lys (section Menin–Deinze) et canal de dérivation de la Lys jusqu'à Schipdonk (E 02) — reclassement de la classe IV à la classe Vb envisagé dans le cadre du projet de liaison Seine–Escaut. Projet en cours d'exécution.
- Canal Roeselare–Leie (E 02-04), section Roeselare–Ooigem — amélioration de la voie navigable à la classe Va. Projet est en cours d'étude.
- Canal maritime Bruxelles–Schelde (E 04) — amélioration de la section Wintam–Willebroek à la classe Vb. Projet en cours d'exécution.
- Haut Escaut (E 05), section Bléharies–Hérinnes — passage de Tournai — reclassement à la classe Va.
- Bovenschelde (E 05), section Kerkhove–Asper — rénovation des barrages et reclassement des écluses à la classe Vb. Projet en cours d'étude.
- Boven-Zeeschelde (E 05), section Canal circulaire de Gand–Baasrode — reclassement de la classe IV à la classe Va. Projet en cours d'étude.
- Albertkanaal (E 05), passage de Wijnegem et section Kanne–Liège — reclassement de la classe Vb à la classe VIb envisagé.
- Canal Charleroi–Bruxelles (E 04), section Lembeek–Bruxelles — reclassement de la voie navigable et des écluses à la classe Va. Projet en cours d'étude.

Bosnie-Herzégovine

Liaisons manquantes : néant.

Goulets d'étranglement structurels : Sava (E 80-12), du km 515,2 au km 178,0 — reclassement des classes III/IV aux classes IV/Va.

Goulets d'étranglement stratégiques : néant.

Bulgarie

Liaisons manquantes : néant.

Goulets d'étranglement structurels : néant.

Goulets d'étranglement stratégiques :

- Danube (E 80), du km 845,5 au km 375,0 — faible profondeur du chenal pendant les saisons sèches (inférieure à 2,50 m, valeur recommandée par la Commission du Danube) sur plusieurs sections critiques, à savoir:
 - Du km 845,5 au km 610,0 — faible profondeur du chenal (2,10–2,20 m) pendant 10 à 15 jours par an, et
 - Du km 610,0 au km 375,0 — faible profondeur du chenal (1,80–2,00 m) pendant 20 à 40 jours par an.

Croatie

Liaisons manquantes : Canal Danube–Sava (E 80-10) de Vukovar à Samac.

Goulets d'étranglement structurels :

- Sava (E 80-12), deux sections de Slavonski Šamac à Oprisavci^{iv} et de Slavonski Brod à Sisak – reclassement de la classe III à la classe IV.

Goulets d'étranglement stratégiques :

- Danube (E 80) du km 1 433,1 au km 1 295,5 — 17 sections critiques avec des paramètres insuffisants du chenal :
 - Km 1 429,0–km 1 425,0, largeur du chenal réduite
 - Km 1 424,2–km 1 414,4, largeur du chenal réduite
 - Km 1 408,2–km 1 400,0, profondeur et largeur du chenal réduites
 - Km 1 397,2–km 1 389,0, profondeur et largeur du chenal réduites
 - Km 1 384,0–km 1 381,6, largeur du chenal réduite
 - Km 1 381,4–km 1 378,2, largeur du chenal réduite
 - Km 1 376,8–km 1 373,4, profondeur et largeur du chenal réduites
 - Km 1 371,4–km 1 366,4, largeur du chenal réduite
 - Km 1 366,2–km 1 361,4, largeur du chenal réduite
 - Km 1 357,0–km 1 351,0, largeur du chenal réduite
 - Km 1 348,6–km 1 343,6, profondeur et largeur du chenal réduites
 - Km 1 340,6–km 1 338,0, largeur du chenal réduite
 - Km 1 332,0–km 1 325,0, largeur du chenal réduite
 - Km 1 324,0–km 1 320,0, profondeur et largeur du chenal réduites
 - Km 1 315,4–km 1 314,6, largeur du chenal réduite

^{iv} La section entre Slavonski Šamac–Jaruge et Novi Grad (du km 310,0 au km 329,0) est considérée par le Gouvernement croate comme un goulet d'étranglement stratégique.

- Km 1 311,4–km 1 307,6, profondeur et largeur du chenal réduites
- Km 1 302,0–km 1 300,0, largeur du chenal réduite.
- Drava (E 80-08) du km 0 au km 12 — une section critique avec des paramètres insuffisants du chenal (largeur du chenal réduite ; profondeur parfois inférieure à 2,5 m aux plus basses eaux navigables, soit 70 jours par an).
- Sava (E 80-12), section entre Gunja et la frontière Serbie/Croatie — reclassement de la classe IV à la classe Va.

Fédération de Russie

Liaisons manquantes : néant.

Goulets d'étranglement structurels : néant.

Goulets d'étranglement stratégiques :

- Don (E 90) de Kalach à Aksay — mouillage insuffisant à l'aval de l'écluse de Kochetovsky (116,3 km en longueur)^v.
- Volga (E 50) — faible mouillage depuis le complexe hydroélectrique de Gorkovsky à Nizhny Novgorod^{vi}.
- Voie navigable Volgo-Baltiyskiy (E 50) — le complexe hydroélectrique de Nizhne-Svirski.

Finlande

Liaisons manquantes : néant.

Goulets d'étranglement structurels : néant.

Goulets d'étranglement stratégiques : Canal de Saimaa (E 60-11) de Vyborg (Fédération de Russie) à Kuopio/Joensuu — reclassement à la classe Va envisagé.

France

Liaisons manquantes :

- Liaison Seine–Moselle (E 80)^{vii}.
- Liaison Seine–Nord Europe (E 05)^{viii}.
- Liaison Saône–Moselle (E 10-02)/Saône–Rhin (E 10)^{ix}.

Goulets d'étranglement structurels :

- Seine (E 80-04) entre Bray-sur-Seine et Nogent — reclassement envisagé.

^v Afin d'augmenter le mouillage en aval du complexe hydraulique de Kochetovsky, la construction du complexe hydraulique de Bagayevsky près du village d'Arpachine est en cours d'exécution.

^{vi} Les travaux de reconstruction des écluses n^{os} 15 et 16 du complexe hydraulique de Gorodetski sont en cours d'exécution, y compris la construction d'un sas d'écluse supplémentaire et d'un canal navigable entre Gorodets et Nizhny Novgorod.

^{vii} Le secrétariat a été informé par le Gouvernement français que le projet de liaison Seine–Moselle est abandonné.

^{viii} Le secrétariat a été informé par le Gouvernement français que l'organisation du projet de liaison Seine–Escaut est modifiée.

^{ix} Le secrétariat a été informé par le Gouvernement français que le projet de liaison Saône–Moselle/Saône–Rhin est abandonné.

Goulets d'étranglement stratégiques :

- Canal Condé–Pommeroeul (E 01) — accroissement du mouillage à 3,50 m en cours d'étude dans le cadre du projet de réouverture à la navigation de ce canal.
- Liaison Dunkerque–Escaut et Escaut (E 01) jusqu'à Condé — relèvement des ponts à 5,25 m achevé, relèvement à 7,00 m envisagé.
- La Deûle et le canal de la Deûle (E 02) de Quesnoy/Deûle à Lille — reclassement à la classe Va en cours, accroissement du mouillage à 3,50 m envisagé, de Lille à Bauvin — relèvement des ponts à 5,25 m achevé, relèvement à 7,00 m envisagé.
- Lys Mitoyenne (E 02) — accroissement du mouillage à 4,50 m en cours d'étude.
- Réseau Nord Pas-de-Calais (E 02 et E 05) — relèvement des ponts et reclassement des liaisons avec la Belgique en classe Va. Relèvement des ponts à 5,25 m achevé, relèvement à 7,00 m envisagé.
- Canal Rhône–Sète (E 10-04) — reclassement à la classe Va, travaux en cours.
- Oise (E 80) de Conflans à Creil — faible tirant d'eau et faible hauteur sous les ponts (3,40 m et 5,18 m respectivement), accroissement du mouillage à 4,00 m en cours d'exécution.
- Oise (E 80) de Creil à Compiègne — faible tirant d'eau (3,00 m), accroissement du mouillage à 4,00 m en cours d'étude.

Hongrie

Liaisons manquantes : néant.

Goulets d'étranglement structurels : néant.

Goulets d'étranglement stratégiques :

- Section commune slovaquo-hongroise du Danube (E 80), de Sap (km 1 811,0) au km 1 708,2 — faible tirant d'eau maximum pendant les saisons sèches (1,50 m enregistré pendant des années jusqu'en novembre 2011) et aux PHEN^x — faible hauteur sous les ponts : pont routier de Medved'ov (km 1 806,35) — 9,09 m entre les piliers^{xi} II–III et 9,19 m entre les piliers I et II ; pont ferroviaire de Komárno (km 1 770,4) — 8,65 m entre les piliers IV–V et 8,68 m entre les piliers III–IV ; pont routier de Komárno (km 1 767,8) — 9,08 m au point central des voûtes entre les piliers II–III et III–IV, respectivement. L'accroissement du tirant d'eau à 2,50 m et le relèvement des ponts à 9,10 m sont nécessaires.
- Danube (E 80) section du km 1 708,2 au km 1 433,0 — faible tirant d'eau maximum (1,50 m — enregistré pendant des années jusqu'en novembre 2011).
- Danube (E 80) aux PHEN — faible hauteur sous le pont routier/ferroviaire à Dunaföldvár (km 1 560,55) — 8,85 m entre les piliers II–III et III–IV, respectivement. Un relèvement à 9,10 m est nécessaire.
- Danube (E 80) aux PHEN — faible hauteur sous le pont routier/ferroviaire à Baja (km 1 480,22) — 8,09 m entre les piliers III–IV et 8,40 m entre les piliers II–III. Un relèvement à 9,10 m est nécessaire.
- Danube (E 80) — du km 1 811 au km 1 433, un tirant d'eau de 2,50 m est assuré pendant 180 à 260 jours par an, selon la hauteur d'eau. Le projet visant à supprimer les goulets d'étranglement est en cours d'exécution.

^x Les plus hautes eaux navigables ; voir les explications concernant le tableau 1.

^{xi} La numérotation des piliers des ponts commence à partir de la rive gauche du Danube.

Italie

Liaisons manquantes :

- Canal Milano–Pô (E 91) de Milano à Pizzighettone.
- Canal Padova–Venezia (E 91-05) de l'écluse de Romea à Padova.

Goulets d'étranglement structurels :

- Piacenza–Casale Monferrato (E 91-02) — reclassement de la classe III à la classe IV envisagé.

Goulets d'étranglement stratégiques :

- Canal Mantova–Mer Adriatique (E 91-03) de Ostiglia à l'écluse de Baricetta — adaptation à la classe Va envisagée.
- Voie navigable de Veneta Latéral (E 91) de Marghera à Porto Nogaro — reclassement de la classe IV à la classe Va envisagé.
- Voie navigable de Ferrare (E 91-04) de Ferrare à Porto Garibaldi — reclassement à la classe Va en cours d'exécution.

Lituanie

Liaisons manquantes : néant.

Goulets d'étranglement structurels : Nemunas (E 41) de Kaunas à Jurbarkas et de Jurbarkas à Klaipėda — profondeur insuffisante du chenal (1,20 m et 1,50 m respectivement ; sur une section du chenal de Kaunas longue de 12,5 km, la profondeur est inférieure à 1,20 m)^{xii}.

Goulets d'étranglement stratégiques : néant.

Luxembourg

Liaisons manquantes : néant.

Goulets d'étranglement structurels : néant.

Goulets d'étranglement stratégiques : néant.

Pays-Bas

Liaisons manquantes : néant.

Goulets d'étranglement structurels : néant.

Goulets d'étranglement stratégiques :

- IJssel (E 70), d'Arnhem à Zutphen — reclassement à la classe Va envisagé.
- Reclassement de la Zwartsluis à Meppel–Ramspol (E 12-02) en cours d'exécution.
- Reclassement de la section Lemmer–Delfzijl (E 15) en classe Va pour permettre le transport de conteneurs sur quatre hauteurs, en cours d'exécution.

^{xii} La profondeur du chenal est insuffisante sur une portion de 100 km du fleuve Nemunas située dans la zone frontalière et sur le territoire de la Fédération de Russie.

- Twentekanaal (E 70) — reclassement en classe Va est en cours d'exécution et l'accroissement de la capacité de l'écluse de Eefde devrait être exécuté.
- Lekkanaal (E 11-02) — reclassement de l'écluse Beatrix.
- Maasroute (E 01) — reclassement en classe Vb pour permettre le transport de conteneurs sur quatre hauteurs est en cours d'exécution.
- Voie navigable E 06 — accroissement de la capacité des écluses de Kreekrak.
- Voie navigable E 03 — accroissement de la capacité des écluses de Volkerak et de Terneuzen à l'étude.
- IJsselmeer–Meppel (E 12) — profondeur et/ou largeur du chenal insuffisantes. Projet à l'étude.
- Zaan (E 11-01) — adaptation à la classe Va par rapport à la profondeur et/ou la largeur du chenal — hauteur sous les ponts et capacité des écluses est en cours d'exécution.
- Noordzeekanaal (E 11) — reclassement des écluses maritimes d'IJmuiden à la classe VIc à l'étude.

Pologne

Liaisons manquantes :

- Liaison Danube–Oder–Elbe (E 30).
- Liaison Gdansk–Brest (E 40), les sections navigables existantes étant exclues.

Goulets d'étranglement structurels :

- Oder (E 30) de Widuchova à Kozle — reclassement des classes II et III à la classe Va nécessaire.
- Canal de Glivice (E 30-01) — reclassement de la classe III à la classe Va nécessaire.
- Wisla (E 40) de Biala Gora à Wloclawek et de Plock à Warszawa — reclassement des classes I et II à la classe Va nécessaire.
- Canal de Zeran (E 40) de Zeran au lac de Zegrze — reclassement de la classe III à la classe Va nécessaire.
- Bug (E 40) du lac de Zegrze à Brest — reclassement à la classe Va nécessaire. La profondeur est limitée à 0,80 m pendant 210 jours par an.
- Canal Warta-Notec-Bydgoski (E 70) de Kostrzyn à Bydgoszcz — reclassement de la classe II à la classe Va nécessaire.
- Wisla (E 70) de Bydgoszcz à Biala Gora — reclassement de la classe II à la classe Va nécessaire.
- Szkarpada (E 70) de Gdanska Glova à Elblag — reclassement de la classe III à la classe Va nécessaire.

Goulets d'étranglement stratégiques : Oder (E 30) de Szczecin à Widuchova — reclassement de la classe IV à la classe Vb envisagé.

République de Moldova

Liaisons manquantes : néant.

Goulets d'étranglement structurels :

- Prut (E 80-07) de l'embouchure à Branest — reclassement de la classe II à la classe Va nécessaire.
- Nistru (E 90-03) de la frontière Ukraine/République de Moldova à Bender — reclassement de la classe III à la classe Va nécessaire.

Goulets d'étranglement stratégiques : néant.

Roumanie

Liaisons manquantes :

- Canal Danube–Bucuresti (E 80-05).
- Olt (E 80-03) jusqu'à Slatina.

Goulets d'étranglement structurels :

- Prut (E 80-07), de son embouchure à Ungheni.
- Canal Bega (E 80-01-02) jusqu'à Timisoara.

Goulets d'étranglement stratégiques :

- Danube (E 80), du km 845,5 au km 175,0 — faible profondeur du chenal pendant les saisons sèches (inférieure à 2,50 m, valeur recommandée par la Commission du Danube) sur plusieurs sections critiques, à savoir :
 - Du km 845,5 au km 610,0, profondeur du chenal limitée à 1,90-2,50 m pendant 12 à 46 jours par an
 - Du km 610,0 au km 375,0, profondeur du chenal limitée à 1,60-2,00 m pendant 20 à 40 jours par an
 - Du km 375,0 au km 300,0, profondeur du chenal limitée à 1,40–2,50 m pendant 61 à 126 jours par an ; la navigation sur la section allant du km 346,0 au km 240,0 est déviée par le bras de Bala-Borcea lorsque la profondeur à Cernavodă est de 1,50 m et tend à diminuer
 - Du km 300,0 au km 175,0, profondeur du chenal limitée à 2,00–2,50 m pendant 5 à 32 jours par an.
- Danube (E 80), du km 170,0 à la mer Noire — faible profondeur du chenal pendant les saisons sèches (inférieure à 7,30 m, valeur recommandée par la Commission du Danube) 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 où la profondeur du chenal est limitée à 7,01 m pendant 2 à 16 jours par an.

Serbie

Liaisons manquantes : néant.

Goulets d'étranglement structurels : Begej (E 80-01-02) de l'embouchure à la frontière Serbie/Roumanie — reclassement de la classe III à la classe Va au minimum est nécessaire.

Goulets d'étranglement stratégiques :

- Danube (E 80) du km 1 405,6 au km 1 227,9 — chenal étroit.
- Danube (E 80) — faible hauteur sous le pont ferroviaire à Bogojevo (km 1 366,5) — 8,80 m — relèvement à 9,10 m nécessaire.

- Danube (E 80), du km 863,0 au km 845,5 — faible profondeur du chenal pendant les saisons sèches (inférieure à 2,50 m — valeur recommandée par la Commission du Danube), la profondeur du chenal étant limitée à 2,20–2,30 m pendant 7 à 15 jours par an.
- Sava (E 80-12) du km 81 à la frontière d'État — reclassement à la classe Va au minimum est nécessaire.
- Tisza (E 80-01) — reclassement de la classe IV à la classe Va en cours d'étude.

Slovaquie

Liaisons manquantes^{xiii} :

- Liaison Danube–Oder–Elbe (E 20 et E 30).
- Liaison Váh–Oder (E 81).

Goulets d'étranglement structurels : néant.

Goulets d'étranglement stratégiques :

- Danube (E 80) de Devín (km 1 880,26) à Bratislava (km 1 867,0) — profondeur insuffisante en période d'étiage et hauteur sous les ponts insuffisante aux écluses de l'aménagement électrohydraulique de Gabčíkovo (km 1 819,3) — 8,90 m. Un relèvement à 9,10 m est nécessaire.
- Danube (E 80) de Sap (km 1 811,0) à l'embouchure de l'Ipeľ (km 1 708,2) — profondeur insuffisante en période d'étiage et hauteur sous les ponts insuffisante.
- Váh (E 81) de Komárno (km 0,0) à Žilina (km 240,0) — profondeur insuffisante du chenal. La canalisation de la rivière et le reclassement de celle-ci à la classe VIa (Komárno–Hlohovec) et Va (Hlohovec–Žilina), associés à la construction de nouvelles écluses et à la reconstruction des écluses existantes, sont nécessaires.

Suisse

Liaisons manquantes : néant.

Goulets d'étranglement structurels : néant.

Goulets d'étranglement stratégiques : néant.

Tchéquie

Liaisons manquantes : Liaison Danube–Oder–Elbe (E 20 et E 30).

Goulets d'étranglement structurels : Elbe (E 20) de la frontière d'État à Ústí nad Labem — profondeur extrêmement faible du chenal pendant les saisons sèches (0,9 à 2,0 m) ; dans les années 1997–2020 le tirant d'eau disponible était de moins de 1,40 m pendant 0 à 217 jours par an, rendant cette section commercialement non navigable ; la construction d'écluses et l'amélioration du chenal sont nécessaires.

Goulets d'étranglement stratégiques :

- Elbe (E 20) de Chvaletice à Pardubice — la construction d'écluses à Přelouč est nécessaire.
- Vltava (E 20-06) de Miřejovice à Praha — faible hauteur sous les ponts (5,25 m) et faible largeur des portes d'écluse (11,00 m) ; de Mělník à Vraňany — faible tirant d'eau disponible (1,8 m).

^{xiii} Sections de voies navigables qui n'existent pas actuellement mais qui sont incluses dans des programmes de développement d'infrastructures pertinents.

Ukraine

Liaisons manquantes : néant.

Goulets d'étranglement structurels :

- Prypiat (E 40), de la frontière Bélarus/Ukraine jusqu'à l'embouchure – tirant d'eau maximum insuffisant (1,20 m).
- Desna (E 40-01) de l'embouchure jusqu'à Chernihiv — reclassement de la classe III à la classe IV nécessaire.
- Danube, bras de Kilia (E 80-09) — accroissement de la profondeur et/ou de la largeur du chenal.
- Dnister (E 90-03) de Bilhorod Dnistrovskyi à la frontière Ukraine/République de Moldova — reclassement de la classe III à la classe Va nécessaire.

Goulets d'étranglement stratégiques : néant.

IV. Routes côtières

Les routes côtières mentionnées dans l'annexe I de l'AGN visent à maintenir la continuité du réseau de voies navigables E dans toute l'Europe et, en principe, n'imposent pas de restrictions aux bateaux empruntant ces itinéraires. Toutefois, au cas où ces caboteurs sont destinés à emprunter régulièrement des voies navigables intérieures (bateaux de transport fluvio-maritime) leurs dimensions devraient, pour autant que cela soit possible et économiquement viable, satisfaire aux prescriptions concernant les automoteurs adaptés à la navigation sur les voies navigables intérieures des classes Va et Vlb, comme indiqué dans l'annexe III de l'Accord.

V. Tableaux 1, 2 et 3

Explications

Les trois tableaux ci-dessous présentent les données sur les paramètres existants et envisagés pour les voies navigables intérieures, écluses et ports d'importance internationale au 30 avril 2023.

Tableau 1

Caractéristiques de navigation des grandes voies navigables européennes d'importance internationale

Les données concernant chaque section des voies navigables E sont indiquées sur deux lignes : la ligne supérieure indique les valeurs projetées devant être réalisées à la suite de la modernisation envisagée des voies navigables existantes ou de la construction d'une nouvelle liaison fluviale, tandis que la ligne inférieure indique les paramètres actuels. La longueur et la largeur maximales admissibles pour les bateaux et les convois sont séparées par une barre oblique.

Le tirant d'eau (*d*) et la hauteur minimale sous les ponts (*H*) indiqués dans le tableau 1 correspondent au plus bas étiage (PBE) pour le tirant d'eau et au niveau des plus hautes eaux navigables (PHEN) pour la hauteur sous les ponts. Le PBE correspond à un niveau d'eau moyen à long terme atteint ou dépassé tous les jours sans glace de l'année à l'exception de 20 jours (de 5 à 6 % environ de la période sans glace). Les PHEN correspondent à un niveau existant au moins durant 1 % de la période de navigation, établi sur la base des observations faites sur un assez grand nombre d'années (30 à 40), à l'exclusion des périodes où il y a eu de la glace.

La mesure dans laquelle une certaine voie navigable convient au transport combiné est indiquée de la manière suivante :

- A — Voies navigables convenant au transport combiné. Cela signifie que les bateaux de navigation intérieure d'une largeur de 11,40 m ou de 11,45 m et d'une longueur de 110,0 m environ doivent pouvoir transporter sur ces voies navigables des conteneurs sur trois hauteurs ou plus, 50 % des conteneurs étant vides. Autrement, des convois poussés de 185,0 m de long devraient être autorisés, auquel cas ils devraient pouvoir transporter des conteneurs sur deux hauteurs, 50 % de ceux-ci étant vides.
- B — Voies navigables convenant au transport combiné, mais soumises à certaines restrictions. Cette catégorie est interprétée principalement par les gouvernements comme désignant des voies navigables intérieures permettant le transport de conteneurs sur au moins deux hauteurs, 50 % ou moins de ceux-ci étant vides, avec, parfois, l'emploi de ballast.
- C — Voies navigables ne convenant pas au transport combiné. Il s'agit des voies navigables où le transport de conteneurs même sur deux hauteurs est impossible.

Tableau 2

Paramètres concernant les écluses sur les voies navigables d'importance internationale

Le tableau contient des données détaillées sur quelque 640 écluses ou ensembles d'écluses, ascenseurs pour bateaux et plans inclinés situés sur les voies navigables E. L'on y trouve aussi des données sur les écluses qui sont en construction ou envisagées.

Tableau 3

Caractéristiques techniques des ports de navigation intérieure d'importance internationale

Ce tableau fournit des données sur 438 ports européens de navigation intérieure d'importance internationale, dont au moins 17 sont au stade de la planification. Les ports E sont classés dans le tableau en fonction de leur capacité annuelle de manutention des cargaisons (0,5–3 millions de tonnes, 3–10 millions de tonnes et au-delà de 10 millions de tonnes). La capacité de manutention annuelle devrait être interprétée comme le potentiel d'un port particulier étant donné le matériel dont il dispose.

Tableau 1
Caractéristiques de navigation des grandes voies navigables européennes d'importance internationale

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|------------------------------|---------------|--|----------------|------------------|--|--------|--------------------------------------|-----------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 01 | CANAL DUNKERQUE-VALENCIENNES | 148,0 | 143,0/143,0 | 11,40/11,40 | 3,00 | 5,25 | Va | B | |
| | Dunkerque-Bouchain | | 143,0/143,0 | 11,40/11,40 | 3,00 | 5,25 | Va | B | |
| | ESCAUT | 13,0 | 143,0/143,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 5,25 | Va | B | Canalisée |
| | Bouchain-Condé | | 143,0/143,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 5,25 | Va | B | |
| | CANAL CONDÉ-POMMEROEUL | 5,9 | 143,0/143,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 5,30 | IV | B | |
| | Condé-Hensies ¹ | | 143,0/143,0 | 11,40/11,40 | - | 5,30 | IV | B | |
| | CANAL CONDÉ-POMMEROEUL | 6,1 | 145,0/145,0 | 11,40/11,40 | 3,00 | 7,10 | Va | A | |
| | Hensies-Pommeroeul1 | | 145,0/145,0 | 11,40/11,40 | 3,00 | 7,10 | Va | A | |
| | CANAL NIMY-BLATON-PERONNES | 16,8 | 145,0/145,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 5,25 | Va | A | |
| | Pommeroeul-Nimy | | 145,0/145,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 5,25 | Va | A | |
| | CANAL DU CENTRE | 24,8 | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 5,25 | Va | A | |
| | Nimy-Seneffe | | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 5,25 | Va | A | |
| | CANAL CHARLEROI-BRUXELLES | 26,2 | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 6,05 | Va | A | |
| | Seneffe-Charleroi | | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 6,05 | Va | A | |
| SAMBRE | 48,8 | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 6,05 | Va | A | | |
| Charleroi-Namur | | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 6,05 | Va | A | | |

* Ligne supérieure : valeur visée ;
 Ligne inférieure : valeur actuelle.

**

A — Convient au transport combiné.

B — Convient mais avec des limitations.

C — Ne convient pas au transport combiné.

*** Valeurs applicables aux bateaux seuls/convois.

**** Au milieu du pont, compte dûment tenu du chenal et de la forme du pont ; tient compte de la marge de sécurité de 30 cm environ entre le point le plus élevé de la structure du bateau ou de sa charge et un pont.

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|---|---------------|--|----------------|--------------------|--|--------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 01 (suite) | MEUSE | 50,6 | 196,0/196,0 | 12,50/12,50 | 3,00 | 6,60 | Vb | A | |
| | Namur-Ivoz-Ramet | | 196,0/196,0 | 12,50/12,50 | 3,00 | 6,60 | Vb | A | |
| | MEUSE | 16,6 | 196,0/196,0 | 12,50/12,50 | 3,40 | 7,00 | Vb | A | |
| | Ivoz-Ramet-Liège | | 196,0/196,0 | 12,50/12,50 | 3,40 | 7,00 | Vb | A | |
| | CANAL ALBERT | 17,0 | 196,0/196,0 | 23,00/23,00 | 3,40 | 7,50 | Vlb | A | |
| | Liège-Lanaye | | 196,0/196,0 | 23,00/23,00 | 3,40 | 7,50 | Vlb | A | |
| | CANAL DE LANAYE | 1,9 | 196,0/196,0 | 23,00/23,00 | 3,20 | 8,50 | Vlb | A | |
| | Lanaye | | 135,0/135,0 | 15,00/15,00 | 3,20 | 8,50 | Va | A | |
| | MAAS | 12,3 | 137,5/185,0 | 14,00/12,50 | 3,00 | 6,70 | Vb | A | |
| | Lanaye-Maastricht | | 137,5/100,0 | 14,00/12,00 | 3,00 | 6,70 | Va | A | |
| | MAAS | 119,6 | 125,0/185,0 | 13,50/13,50 | 3,00 | 7,00 | Vb | A | |
| | Maastricht-Heumen | | 110,0/137,5 | 12,00/11,50 | 3,00 | 7,00 | Va | A | |
| | MAAS | 84,9 | 137,5/185,0 | 13,50/13,50 | 3,00 | 7,00 | Vb | A | |
| | Heumen-Moerdijk | | 137,5/113,5 | 13,50/13,50 | 3,00 | 7,00 | Va | A | |
| | DORDTSCHÉ KIL ET NOORD Moerdijk-Rotterdam | 22,0 | 225,0/229,5 | 23,50/22,90 | 5,00 | 42,50 ² | Vlc | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| 225,0/153,0 | | | 23,50/34,35 ³ | 5,00 | 42,50 ² | Vlc | A | | |
| 225,0/229,5 | | | 23,50/22,90 | 5,00 | 42,50 ² | Vlc | A | | |
| 225,0/153,0 | 23,50/34,35 ² | 5,00 | 42,50 ² | Vlc | A | | | | |
| E 01-02 | MEUSE | 46,4 | 98,0/99,70 | 11,80/11,80 | 2,50 | 5,63 | IV | B | |
| E 01-04 | BASSE MEUSE Liège-Visé | 13,8 | 98,0/99,70 | 11,80/11,80 | 2,50 | 5,63 | IV | B | |
| | | | 135,0/135,0 | 15,00/15,00 | 2,80 | 7,90 | Va | A | |
| E 01-04-01 | CANAL DE MONSIN | 0,7 | 135,0/135,0 | 15,00/15,00 | 2,80 | 7,90 | Va | A | |
| | | | 135,0/135,0 | 15,00/15,00 | 3,40 | 9,20 | Va | A | |
| | | | 135,0/135,0 | 15,00/15,00 | 3,40 | 9,20 | Va | A | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|-------------------------|--|---------------|--|------------------------|------------------|--|--------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 01-01 | CANAL DESSEL–KWAADMECHELEN | 158 | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 2,80 | 5,50 | Va | B | |
| | Kwaadmechelen–Kom van Dessel | | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 2,80 | 5,20 | Va | C | |
| | CANAL BOCHOLT–HERENTALS | 4,1 | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,80 | 5,50 | IV | B | |
| | Kom van Dessel–Sluis 1 Lommel | | 55,0/55,0 | 7,30/7,30 | 2,50 | 4,93 | II | C | |
| | CANAL BOCHOLT–HERENTALS | 27,1 | 86,0/86,0 | 9,50/9,50 | 2,80 | 5,50 | IV | B | |
| | Sluis 1 Lommel–Bocholt | | 86,0/86,0 | 8,30/8,30 | 2,50 | 5,50 | II | C | |
| | ZUID-WILLEMSVAART | 4,9 | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,80 | 5,50 | IV | B | |
| | Bocholt–Frontière Belgique/Pays-Bas | | 52,0/52,0 | 6,70/6,70 | 2,00 | 5,15 | II | C | |
| | ZUID-WILLEMSVAART | 14,2 | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 5,30 | IV | B | |
| | Frontière Belgique–Pays-Bas–Nederweert | | 65,0/65,0 | 7,25/7,25 | 2,10 | 5,30 | II | C | |
| CANAL WESSEM–NEDERWEERT | 16,3 | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 5,20 | IV | B | | |
| | | 65,0/65,0 | 7,25/7,25 | 2,10 | 5,20 | II | C | | |
| E 01-06 | CANAL SAINT-ANDRIES | 1,9 | 110,0/110,0 | 13,50/13,50 | 3,50 | 11,90 | Va | A | |
| | | | 110,0/110,0 | 13,50/13,50 | 3,50 | 11,90 | Va | A | |
| E 01-03 | MAXIMAKANAAL | 9,0 | 105,0/105,0 | 9,50/9,50 | 3,00 | 7,00 | IV | B | |
| | | | 110,0/110,0 | 6,70/6,70 | | | | | |
| | | | 105,0/105,0 | 9,50/9,50 | 3,00 | 7,00 | IV | B | |
| | | | 110,0/110,0 | 6,70/6,70 | | | | | |
| E 02 | CANAL DE BOUDEWIJN Zeebrugge–Brugge | 13,7 | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 3,00 | 7,00 | IV | B | |
| | | | 105,0/105,0 | 9,60/9,60 | 3,00 | 7,00 | IV | B | |
| | | | 110,0/110,0 ⁴ | 7,25/7,25 ⁴ | | | | | |
| E 02 | CANAL DE BOUDEWIJN Zeebrugge–Brugge | 12,0 | .../... | .../... | ... | ... | Vlb | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | | | 125,0/125,0 | 12,00/12,00 | 4,75 | ... | Va | A | |
| | | | 86,0/86,0 | 10,20/10,20 | 2,50 | 7,50 | IV | A | |
| | Brugge–Beernem | 13,8 | 86,0/86,0 | 10,20/10,20 | 2,50 | 7,29 | IV | A | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|-----------------------------------|--------------------------------|---------------|--|----------------|------------------|--|--------|--|----------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 02 (suite) | CANAL GAND–OOSTENDE | 18,4 | 100,0/1000 | 10,20/10,20 | 2,70 | 7,00 | IV | A | |
| | Beerlem–Schipdonk | | 100,0/1000 | 10,20/10,20 | 2,70 | 7,26 | IV | A | |
| | CANAL DE DÉRIVATION DE LA LEIE | 14,9 | 185,0/1850 | 11,50/11,50 | 3,50 | 7,50 | Vb | A | Liaison Seine-Escaut |
| | Schipdonk–Deinze | | 110,0/1100 | 11,50/11,50 | 2,80 | 7,60 | Va | A | |
| | LEIE | 15,5 | 185,0/1850 | 11,50/11,50 | 3,50 | 7,00 | Vb | A | Liaison Seine-Escaut |
| | Deinze–Ooigem | | 110,0/1100 | 11,50/11,50 | 2,80 | 7,08 | Va | A | |
| | LEIE | 5,6 | 185,0/1850 | 11,50/11,50 | 3,50 | 7,00 | Vb | A | Liaison Seine-Escaut |
| | Ooigem–Écluse de Harelbeke | | 110,0/1100 | 11,50/11,50 | 2,80 | 5,63 | Va | C | |
| | LEIE | 17,1 | 185,0/1850 | 11,40/11,40 | 3,50 | 7,00 | Vb | A | Liaison Seine-Escaut |
| | Écluse de Harelbeke–Halluin | | 110,0 | 9,60/9,60 | 2,50 | 5,06 | IV | C | |
| | LYS MITOYENNE | 9,1 | 185,0/1850 | 11,40/11,40 | 3,50 | 7,00 | Vb | A | Liaison Seine-Escaut |
| | Halluin–Wervik | | 110,0 | 9,60 | 2,40 | 4,75 | IV | C | |
| | LYS MITOYENNE | 8,7 | 185,0/1850 | 11,40/11,40 | 2,50 | 7,00 | Vb | A | |
| | Commune Belge de Comines | | 110,0/1100 | 9,60/9,60 | 2,40 | 4,73 | IV | C | |
| DEÛLE ET CANAL DE LA DEÛLE | 6,0 | 185,0/1850 | 11,40/11,40 | 3,00 | 6,50 | Vb | A | Reclassement en classe Vb en cours d'exécution | |
| Deûlémont–Quesnoy | | 110,0/1100 | 5,05/7,00 | 2,30 | 5,55 | II | B | | |
| DEÛLE ET CANAL DE LA DEÛLE | 8,7 | 185,0/1850 | 11,40/11,40 | 3,00 | 6,50 | Vb | A | Reclassement en classe Vb en cours d'exécution | |
| Quesnoy/Deûle–Lille (Grand Carré) | | 110,0/1100 | 11,40/11,40 | 2,30 | 5,25 | Va | C | | |
| DEÛLE ET CANAL DE LA DEÛLE | 19,2 | 143,0/1430 | 11,40/11,40 | 3,00 | 6,50 | Va | A | | |
| Lille (Grand Carré)–Bauvin | | 143,0/1430 | 11,40/11,40 | 3,00 | 5,25 | Va | B | | |
| CANAL GAND–OOSTENDE | 17,0 | 110,0/1100 | 11,50/11,50 | 3,50 | 7,00 | Va | A | | |
| Brugge–Oostende | | 110,0/1100 | 11,50/11,50 | 2,50 | 5,50 | Va | B | | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|--|---------------|--|--------------------------|------------------|--|--------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 02-02-01 | CANAL PLASSENDALE–NIEUWPOORT | 21,0 | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 7,00 | IV | B | |
| | Plassendale–Gistelbrug | | 38,5/38,5 | 5,10/5,10 | 2,00 | 5,28 | I | C | |
| | CANAL PLASSENDALE–NIEUWPOORT | | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 7,00 | IV | B | |
| | Gistelbrug–Snaaskerke | | 38,5/38,5 | 5,10/5,10 | 2,00 | 5,17 | I | C | |
| | CANAL PLASSENDALE–NIEUWPOORT | | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 7,00 | IV | B | |
| E 02-04 | Snaaskerke–Nieuwpoort | | 38,5/38,5 | 5,10/5,10 | 2,00 | 5,17 | I | C | |
| | CANAL ROESELARE–LEIE | 15,4 | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 3,50 | 7,00 | Va | A | |
| | En aval de Bruanebrug | | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 2,80 | 5,07 | Va | B | |
| | CANAL ROESELARE–LEIE | 1,1 | 86,0/86,0 | 9,60/9,60 | 2,80 | 6,14 | IV | | |
| | En amont de Bruanebrug | | 86,0/86,0 | 9,60/9,60 | 2,80 | 6,14 | IV | | |
| E 03 | NIEUWE MERWEDE | 22,5 | 225,0/229,5 | 23,50/22,90 | 4,00 | 7,80 | Vlb | A | |
| | Gorinchem–Moerdijk | | 225,0/153,0 | 23,50/34,35 ³ | | | | | |
| | | | 225,0/229,5 | 23,50/22,90 | 4,00 | 7,80 | Vlb | A | |
| | | | 225,0/153,0 | 23,50/34,35 ³ | | | | | |
| | LIAISON SCHELDE–RIJN | 101,7 | 150,0/200,0 | 23,50/23,50 | 4,00 | 9,10 | Vlb | A | |
| E 03 | Moerdijk–Terneuzen | | 150,0/200,0 | 23,50/23,50 | 4,00 | 9,10 | Vlb | A | |
| | CANAL GAND–TERNEUZEN | 32,6 | 140,0/193,0 | 22,80/22,80 | 5,50–12,50 | 51,00 | Vlb | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | | | 140,0/193,0 | 22,80/22,80 | 5,50–12,50 | 51,00 | Vlb | A | |
| | CANAL CIRCULAIRE DE GAND | 5,3 | 185,0/185,0 | 11,50/11,50 | 3,50 | 7,00 | Vb | A | Liaison Seine-Escaut |
| | Gand–Terneuzen–Evergem (Noordervak) | | 135,0/135,0 | 11,50/11,50 | 3,50 | 7,00 | Va | A | |
| E 03 | CANAL CIRCULAIRE DE GAND | 11,9 | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 3,00 | 7,00 | Va | A | |
| | Écluse de Evergem–Bovenscheide (Westervak) | | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 3,00 | 7,00 | Va | A | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|--|---------------|--|----------------|------------------|--|--------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 04 | WESTERSCHELDE | 65,0 | 135,0/195,0 | 15,00/22,80 | 4,50 | Aucune limitation | Vlb | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | Vlissingen–Terneuzen–Hansweert–Antwerpen | | 135,0/195,0 | 15,00/22,80 | 4,50 | Aucune limitation | Vlb | A | |
| | BENEDEN ZEESCHELDE | 30,8 | 135,0/195,0 | 15,00/22,80 | 4,50 | Aucune limitation | Vlb | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | Antwerpen | | 135,0/195,0 | 15,00/22,80 | 4,50 | Aucune limitation | Vlb | A | |
| | BOVEN ZEESCHELDE | 8,7 | 135,0/195,0 | 15,00/22,80 | 4,50 | 49,00 | Vlb | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | Antwerpen–Wintam | | 135,0/195,0 | 15,00/22,80 | 4,50 | 49,00 | Vlb | A | |
| | CANAL BRUXELLES–SCHELDE | 6,3 | 220,0/220,0 | 23,00/23,00 | 9,00 | 45,00 | Vlb | A | |
| | Wintam–Sauvegarde | | 180,0/180,0 | 24,00/24,00 | 8,80 | 45,00 | Vlb | A | |
| | CANAL BRUXELLES–SCHELDE | 2,4 | 205,0/205,0 | 22,80/22,80 | 9,00 | 32,00 | Vlb | A | |
| | Sauvegarde–Willebroek | | 140,0/140,0 | 24,00/24,00 | 7,00 | 32,00 | Vla | A | |
| | CANAL BRUXELLES–SCHELDE | 18,3 | 205,0/205,0 | 22,80/22,80 | 5,80 | 32,00 | Vlb | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | Willebroek–Bruxelles | | 140,0/140,0 | 19,00/19,00 | 5,80 | 32,00 | Va | A | |
| E 05 | CANAL CHARLEROI–BRUXELLES | 21,6 | 81,3/81,3 | 10,30/10,30 | 3,00 | 7,00 | IV | B | Canal |
| | Bruxelles–Clabecq | | 81,3 | 10,30 | 2,50 | 4,60 | IV | C | |
| | CANAL CHARLEROI–BRUXELLES | 19,7 | 85,0/85,0 | 10,30/10,30 | 2,50 | 4,75 | IV | B | Dragage en cours |
| | Clabecq–Seneffe | | 85,0/85,0 | 10,30/10,30 | 2,50 | 4,75 | IV | B | |
| | CANAL SEINE-NORD EUROPE | 106,0 | 185/185,0 | 11,40/11,40 | 4,50 | 7,00 | Vlb | A | Nouvelle liaison en projet |
| | Compiègne–Aubencheul au Bac | | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | |
| | HAUT ESCAUT | 15,0 | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 5,80 | Va | B | |
| | Condé–Bléharis | | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 5,80 | Va | B | |
| | HAUT ESCAUT | 32,8 | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,60 | 6,18 | Va | A | |
| | Bléharis–Herfines | | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,60 | 6,18 | Va | A | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|---|---------------------------------|---------------|--|----------------|------------------|--|--------------|--------------------------------------|------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 05 (suite) | CANAL ALBERT | 1,0 | 196,0/196,0 | 23,00/23,00 | 3,40 | 9,10 | Vlb | A | |
| | Lanaken | | 196,0/196,0 | 23,00/23,00 | 3,40 | 7,00 | Va | A | |
| | CANAL ALBERT | 10,0 | 196,0/196,0 | 23,00/23,00 | 3,40 | 9,10 | Vlb | A | |
| | Lanaken-Kanne | | 196,0/196,0 | 23,00/23,00 | 3,40 | 6,90 | Vlb | A | |
| CANAL ALBERT | Eben-Emael-Lanaye | 1,7 | 196,0/196,0 | 23,00/23,00 | 3,40 | 7,50 | Vlb | A | |
| | | | 196,0/196,0 | 23,00/23,00 | 3,40 | 7,50 | Vlb | A | |
| E 05-02 | CANAL NIMY-BLATON-PERONNES | 22,1 | 85,0/85,0 | 10,50/10,50 | 2,50 | 5,20 | IV | B | |
| | Peronnes-Pommeroeul | | 85,0/85,0 | 10,50/10,50 | 2,50 | 5,20 | IV | B | |
| E 05-01 | CANAL BOSSUIT-KORTRIJK | 12,7 | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 3,50 | 7,00 | Va | A | |
| | Bossuit-Zwevegern | | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 2,60 | 5,26 | Va | C | |
| CANAL BOSSUIT-KORTRIJK | Zwevegern-Kortrijk | 2,5 | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 3,50 | 7,00 | Va | A | |
| | | | 38,5/38,5 | 5,10/5,10 | 1,80 | 3,91 | I | C | |
| E 05-04 | DENDER Écluse d'Aalst- | 11,7 | 110,0/110,0 | 9,50/9,50 | 3,00 | 7,00 | IV | B | |
| | Section calibrée de Dendermonde | | 55,0/55,0 | 7,50/7,50 | 2,50 | 3,97 | II | C | |
| | DENDER | | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 3,00 | 7,00 | Va | A | |
| Section calibrée de Dendermonde-Écluse de Dendermonde (compris) | | 2,0 | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 2,50 | 8,11 | Va | A | |
| | | | NETEKANAAL | 81,3/81,3 | 10,30/10,30 | 2,80 | 7,00 | IV | B |
| Albertkanaal-Lier | | 9,5 | 81,3/81,3 | 10,30/10,30 | 2,80 | 5,43 | IV | C | |
| | | | NETEKANAAL | 85,0/85,0 | 10,30/10,30 | 2,80 | 7,00 | Va | A |
| Lier-Duffelsluis | | 5,7 | 85,0/85,0 | 10,30/10,30 | 2,80 | 6,94 | IV | B | |
| | | | BENEDEN-NETE | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | ⁵ | ⁵ | Va | A |
| RUPEL | | 11,8 | 85,0/85,0 | 10,30/10,30 | ⁵ | ⁵ | IV | C | |
| | | | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | ⁵ | 31,00 | Va | A | Le niveau d'eau dépend de la marée |
| | | | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | ⁵ | 31,00 | Va | A | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|---|---------------|--|--------------------------|-------------------|--|--------|--------------------------------------|-------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 06 | LIAISON SCHELDE-RIJN Antwerpen-Moerdijk | 37,8 | 200,0/200,0 | 23,00/23,00 | 4,30 | 9,10 | Vlc | A | |
| E 07 | CANAL GAND-OOSTENDE Canal circulaire de Gand-Lovendegem (Bierstalkade) | 1,7 | 185,0/185,0 | 11,50/11,50 | 3,50 | 7,50 | Vb | A | Liaison Seine-Escaut |
| | | | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 3,00 | Aucune limitation | Va | A | |
| | | | 185,0/185,0 | 11,50/11,50 | 3,50 | 7,50 | Vb | A | Liaison Seine-Escaut |
| | | | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 2,80 | 9,07 | Va | A | |
| E 10 | HARTELIKANAAL Rotterdam/Europoort-Hartelmond | 23,7 | 185,0/185,0 | 11,40/11,40 | 3,50 | 7,00 | Vb | A | Nouvelle liaison à construire |
| | | | 38,5/38,5 | 5,10/5,10 | 1,60 | 4,36 | I | C | |
| | | | 125,0/269,5 | 22,80/22,80 | 4,00 | 4,00 ⁷ | Vlc | A | |
| | | | 125,0/193,0 | 22,80/34,20 | 4,00 | 4,00 ⁷ | Vlc | A | |
| E 10 | OUDE MAAS Km 976,2–km 1 007,0 | 30,8 | 110,0/269,5 | 22,80/22,80 | 4,00 | 4,00 ⁷ | Vlc | A | |
| | | | 110,0/193,0 | 22,80/34,20 | 4,00 | 4,00 ⁷ | Vlc | A | |
| | | | 225,0/229,5 ⁸ | 23,50/22,90 ⁸ | 5,00 ⁸ | 42,50 ² | Vlc | A | |
| | | | 225,0/153,0 | 23,50/34,35 | 5,00 ⁸ | 42,50 ² | Vlc | A | |
| E 10 | BENEDEN MERWEDE Km 961,3–km 976,2 | 14,9 | 225,0/229,5 | 23,50/22,90 | 3,80 ⁹ | Aucune limitation ¹⁰ | Vlc | A | |
| | | | 225,0/153,0 | 23,50/34,35 ³ | 3,80 ⁹ | Aucune limitation ¹⁰ | Vlc | A | |
| | | | 225,0/229,5 | 23,50/22,90 | 3,80 ⁹ | Aucune limitation ¹⁰ | Vlc | A | |
| | | | 225,0/153,0 | 23,50/34,35 ³ | 3,80 ⁹ | Aucune limitation ¹⁰ | Vlc | A | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|---|------------------------------------|----------------------------|--|--------------------------|--------------------|--|--------|--------------------------------------|-----------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 10 (suite) | BOVEN MERWEDE Km 952,5–km 961,3 | 8,8 | 225,0/229,5 | 23,50/22,90 | 4,15 ¹¹ | Aucune limitation ¹² | Vlc | A | |
| | | | 225,0/153,0 ⁸ | 23,50/34,35 ³ | 4,15 ¹¹ | | | | |
| | | | 225,0/229,5 | 23,50/22,90 | 4,15 ¹¹ | | | | |
| | | | 225,0/153,0 ⁸ | 23,50/34,35 ³ | 4,15 ¹¹ | | | | |
| | WAAL Km 867,4–km 952,5 | 85,1 | 135,0/269,5 | 22,80/22,90 | 2,50 ¹³ | 9,00 ¹⁴ | Vlc | A | |
| | | | 135,0/193,0 | 22,80/34,35 ³ | 2,50 ¹³ | | | | |
| | | | 135,0/269,5 | 22,80/22,90 | 2,50 ¹³ | | | | |
| | | | 135,0/193,0 | 22,80/34,35 ³ | 2,50 ¹³ | | | | |
| | BOVEN-RUJN Km 857,0–km 867,4 | 10,4 | 135,0/269,5 | 22,80/22,90 | 3,50 ¹³ | 9,00 ¹⁴ | Vlc | A | |
| | | | 135,0/193,0 | 22,80/34,35 ³ | 3,50 ¹³ | | | | |
| | | | 135,0/269,5 | 22,80/22,90 | 3,50 ¹³ | | | | |
| | | | 135,0/193,0 | 22,80/34,35 ³ | 3,50 ¹³ | | | | |
| RHIN Lobith–Köln (km 863,0–km 688,0) | 175,0 | 135,0/193,0 | 22,80/34,35 | 2,50 ¹⁵ | 9,10 | Vlc | A | | |
| | | /269,5 | /22,90 | 2,50 ¹⁷ | | | | | |
| | | 135,0/193,0 | 22,80/34,35 ¹⁶ | 2,50 ¹⁷ | | | | | |
| | | /269,5 | /22,90 | 2,50 ¹⁷ | | | | | |
| RHIN Köln (km 688,0)–km 564,3 | 123,7 | 135,0/193,0 | 22,80/34,35 | 2,50 ¹⁷ | 9,10 | Vlc | A | | |
| | | /269,5 | /22,90 | 2,50 ¹⁷ | | | | | |
| | | 135,0/193,0 | 22,80/34,35 ¹⁶ | 2,50 ¹⁷ | | | | | |
| | | /269,5 | /22,90 | 2,50 ¹⁷ | | | | | |
| RHIN Km 564,30–km 540,2 | 24,1 | 135,0 ²⁰ /116,5 | 22,80/22,90 | 2,10 ¹⁷ | 9,10 | Vla | A | En navigation aval | |
| | | 135,0 ²⁰ /116,5 | 22,80/22,90 | 2,10 ²¹ | | | | | |
| | | 135,0 ²⁰ /186,5 | 22,80/22,90 | 2,10 ¹⁷ | | | | | |
| | | 135,0 ²⁰ /186,5 | 22,80/22,90 | 2,10 ²¹ | | | | | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|--|--------------------------------------|---------------|--|--|--------------------|--|--------|--------------------------------------|-----------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 10 (suite) | RHIN | 180,4 | 135,0/193,0 | 22,80/22,90 | 2,10 ¹⁷ | 9,10 | Vlb | A | |
| | Km 540,2–km 359,8 | | /153,0 | /34,35 | | | | | |
| | RHIN | 25,8 | 135,0/193,0 | 22,80/22,90 | 2,10 ¹⁷ | 9,10 | Vlb | A | |
| | Km 359,8–Iffezheim (km 334,0) | | 135,0/193,0 | 22,80/22,90 | 2,10 ¹⁷ | 9,10 | Vlb | A | |
| | RHIN | 44,6 | 135,0/270,0 | 22,80/22,90 | 3,00 | 7,00 | Vlc | A | |
| | Iffezheim (km 334,0)–km 287,4 | | 135,0/270,0 | 22,80/22,90 | 3,00 | 7,00 | Vlc | A | |
| | RHIN | 101,4 | 135,0/183,0 | 22,80 ²² /22,80 ²² | 3,00 | 7,00 | Vlb | A | |
| | Km 287,4–Niffer (km 186,0) | | 135,0/183,0 | 22,80 ²² /22,80 ²² | 3,00 | 7,00 | Vlb | A | |
| | CANAL NIFFER–MULHOUSE | 15,5 | 110,0/190,0 | 11,45/11,45 | 4,00 | 6,75 | Vb | A | |
| | LIAISON SAÔNE–RHIN ²³ | | 110,0/190,0 | 11,45/11,45 | 4,00 | 6,75 | Vb | A | |
| | SAÔNE | 81,0 | 185,0/185,0 | 11,40/11,40 | 3,50 | 4,80 | Vb | B | |
| | Saint-Symphorien–Chalon-sur-Saône | | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 3,50 | 4,80 | Va | B | |
| | SAÔNE | 138,0 | 185,0/185,0 | 11,40/11,40 | 3,50 | 4,40 | Vb | C | |
| | De Chalon au confluent avec le Rhône | | 185,0/185,0 | 11,40/11,40 | 3,50 | 4,40 | Vb | C | |
| RHÔNE | 244,0 | 190,0/190,0 | 11,40/11,40 | 3,00 | 6,30 ²⁴ | Vb | A | | |
| Lyon (km 0,00)–Avignon (km 244,0) | | 190,0/190,0 | 11,40/11,40 | 3,00 | 6,30 | Vb | A | | |
| RHÔNE | 22,0 | 190,0/190,0 | 11,40/11,40 | 3,00 | 7,40 ²⁴ | Vb | A | | |
| Avignon (km 244,0)–Tarascon (km 268,0) | | 190,0/190,0 | 11,40/11,40 | 3,00 | 7,40 ²⁴ | Vb | A | | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|---|---------------|--|----------------|--------------------|--|---------------------|--------------------------------------|-----------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 10 (suite) | RHÔNE | 15,0 | 190,0/190,0 | 11,40/11,40 | 3,00 | 7,88 ²⁴ | Vb | A | |
| | Tarascon (km 268,0)–Arles (km 283,0) | | 190,0/190,0 | 11,40/11,40 | 3,00 | 7,88 ²⁴ | Vb | A | |
| | RHÔNE | 43,0 | 190,0/190,0 | 11,40/11,40 | 3,20 | Aucune limitation | Vb | A | |
| | Arles (km 283,0)–Fos ²⁵ par le Canal Rhône–Fos | | 190,0/190,0 | 11,40/11,40 | 3,20 | Aucune limitation | Vb | A | |
| E 10-01 | WESEL-DATTEIN KANAL | 60,0 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Vb | B | |
| | | | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 4,50 | Vb ²⁶ | C | |
| | DORTMUND-EMS-KANAL | 2,0 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Vb | B | |
| | | | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 4,25 | Vb ²⁶ | C | |
| E 10-03 | DATTEIN-HAMM-KANAL | 36,0 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Vb | B | |
| | À l'ouest du port de Hamm | | 86,0/86,0 | 9,60/9,60 | 2,50 | 4,00 | IV ^{26,27} | C | |
| | DATTEIN-HAMM-KANAL | 11,0 | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 4,00 | IV ^{26,27} | C | |
| | À l'est du port de Hamm | | 82,0/82,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 4,00 | IV ^{26,27} | C | |
| E 10-05 | RHEIN-HERNE-KANAL | 39,8 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Vb | B | |
| | Km 0,16 (Duisburg)–km 39,97 | | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,50 ²⁸ | 4,50 | Vb ^{26,27} | C | |
| | RHEIN-HERNE-KANAL | 5,6 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Vb ²⁷ | B | |
| | Km 39,97–Henrichenburg | | 105,0/160,0 | 9,60/9,50 | 2,50 | 4,50 | IV ²⁶ | C | |
| E 10-07 | RUHR | 4,5 | 110,0/185,0 | 12,00/12,00 | 2,80 | 6,50 | Vb | B | |
| | Km 0,01–km 4,51 | | 110,0/185,0 | 12,00/12,00 | 2,80 | 6,50 | Vb | B | |
| | RUHR | 7,2 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,80 | 6,50 | Va | B | |
| | Km 4,51–km 11,65 | | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,80 | 6,50 | Va | B | |
| E 10-07 | NECKAR | 136,1 | 105,0/105,0 | 11,45/11,45 | 2,60 | 6,00 ²⁹ | Va | B | |
| | Km 0,0–km 136,1 | | 105,0/105,0 | 11,45/11,45 | 2,60 | 6,00 ²⁹ | Va | B | |
| | NECKAR | 65,4 | 105,0/105,0 | 11,45/11,45 | 2,60 | 5,50 | Va | B | |
| | Km 136,1–km 201,5 | | 105,0/105,0 | 11,45/11,45 | 2,60 | 5,50 | Va | B | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|---|----------------------------|--|--|--|--|--------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 10-09 | RHINE Niffer (Kembs)–Huningue RHINE Huningue–Bâle (Mittlere Brücke) RHINE Bâle (Mittlere Brücke)–Rheinfelden | 9,1 3,4 17,4 | 110,0/183,0 110,0/183,0 135,0/180,0 135,0/180,0 | 11,40/22,80 11,40/22,80 11,40/22,90 11,40/22,90 | 3,00 ³⁰ 3,00 ³⁰ 3,00 3,00 | 8,00 8,00 7,00 7,00 | Vlb Vlb Vlb Vlb | A A A A | |
| E 10-02 | LIAISON SAÔNE–MOSELLE | 304,0 | .../185,0 38,5/38,5 | 11,45/11,45 5,00/5,00 | 2,25 ³¹ 2,25 ³¹ 3,00 1,80 | 5,10 ³² 5,10 ³² 7,00 3,50 | Va Va Vb I | A A A C | Nouvelle liaison en projet |
| E 10-04 | PETIT RHÔNE Fourques–Saint-Gilles CANAL RHÔNE–SÈTE Saint-Gilles–Sète | 21,0 70,0 | 190,0/190,0 190,0/190,0 | 11,40/11,40 11,40/11,40 | 2,20 2,20 | 5,24 5,24 | Vb Vb | B B | |
| E 10-06 | RHÔNE ET CANAL DE SAINT-LOUIS Barcarin–Fos | 45,0 | 190,0/190,0 110,0/110,0 | 11,40/11,40 9,50/9,50 | 2,50 2,50 | 5,94 4,95 | Va IV | B B | Modification en cours |
| E 11 | NOORDZEEKANAAL ET AMSTERDAM–RUINKANAAL Ijmuiden–Zeeburg (Amsterdam) km 5,9–km 31,7 AMSTERDAM–RUINKANAAL Zeeburg–Tiel | 25,8 70,8 | 135,0/135,0 135,0/135,0 | 19,00/19,00 19,00/19,00 | 4,25 4,25 | Aucune limitation Aucune limitation | Va Va | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 11-01 | ZAAN Noordzeekanaal–Noord Hollands Kanaal LEKKANAAL | 20,3 4,2 | 125,0/195,0 ³³ 110,0/195,0 ³³ | 22,80/22,80 22,80/22,80 | 4,00 ³³ 4,00 ³³ | Aucune limitation Aucune limitation | Vlb Vlb | A A | Noordzeekanaal et Binnen-IJ |
| E 11-02 | MAAS–WAAL KANAAL Maas–Nijmegen Haven | 10,72 | 200,0/200,0 200,0/200,0 | 23,50/23,50 23,50/23,50 | 4,00 4,00 | 9,05 9,05 | Vlb Vlb | A A | Amsterdam–Rijnkanaal |
| | | | 110,0/110,0 110,0/110,0 | 11,50/11,50 11,50/11,50 | 2,80 2,80 | 2,35 ^{3,7} 2,35 ^{3,7} | Va Va | A A | |
| | | | 200,0/200,0 200,0/200,0 | 17,70/17,70 17,70/17,70 | 3,50 3,50 | 9,05 9,05 | Vb Vb | A A | |
| | | | 137,5/193,0 137,5/193,0 | 15,50/13,50 15,50/13,50 | 3,20 3,20 | 9,79 9,79 | Vb Vb | A A | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|---------------------------------------|---------------|--|--------------------------|--------------------|--|----------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 12 (suite) | MAAS-WAAL KANAAL | 265 | 193,0/193,0 | 15,50/15,50 | 3,70 | 12,30 | Vb | A | |
| | Nijmegen Haven-Waal | | 193,0/193,0 | 15,50/15,50 | 3,70 | 12,30 | Vb | A | |
| | WAAL | 19,36 | 125,0/269,5 | 22,80/22,80 | 2,50 ¹³ | 9,00 ¹⁴ | Vlc | A | |
| | Maas-Waal Kanaal-Pannerdense Kop | | 125,0/193,0 | 22,80/34,20 ³ | 2,50 ¹³ | 9,00 ¹⁴ | Vlc | A | |
| | NEDER-RIJN | 11,0 | 110,0/185,0 | 17,00/17,00 | 2,80 | 9,10 | Va | A | |
| | Pannerdense Kop-IJsselkop | | 110,0/110,0 | 17,00/17,00 | 2,50 ¹³ | 9,10 | Va | A | |
| | IJSSEL | 118,5 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 3,00 | 9,10 | Va | A | |
| | IJsselkop-Ketelmeer | | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 3,00 | 9,10 | Va | A | |
| | IJSSELMEER | 62,5 | 120,0/190,0 | 13,00/23,00 | 3,90 | 12,70 | Vb | A | |
| | Ketelmeer-Lorentzsluis | | 120,0/120,0 | 13,00/13,00 | 3,50 | 12,70 | Vb | A | |
| E 12-02 | ZWARTE WATER ET MEPELLEDIJP | 22,7 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 3,25 | 5,00 ³ | Va | A | Via l'écluse de Meppelerdiep |
| | Zwolle-Meppel | | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 3,25 | 5,00 ³ | Va | A | |
| E 12-04 | RAMSDIJP | 23,8 | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 3,00 | 5,00 | Va | A | |
| | Ketelmeer-Zwartsluis | | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 3,00 | 5,00 | Va | A | |
| E 13 | EMS | 68,0 | | | | | Vb | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | Mer du Nord-Papenburg | | | | | | Vb | A | |
| E 14 | CANAL DORTMUND-EMS | 117,5 | 95,0/95,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 4,50 | IV ²⁶ | C | |
| | Km 225,82 (Papenburg)-km 108,35 | | 95,0/95,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 4,25 | IV ^{26, 27} | C | |
| | CANAL DORTMUND-EMS | 86,9 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Vb ²⁷ | B | |
| | Km 108,35-km 21,50 | | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,50/2,00 | 4,25 | IV ²⁶ | C | |
| E 14 | CANAL DORTMUND-EMS | 20,1 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Vb ²⁷ | B | |
| | Km 21,50-km 1,44 | | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 4,50 | Vb ^{26, 27} | C | |
| | WESER | 84,0 | | | | | Vlb | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | Mer du Nord-Bremen (pont ferroviaire) | | | | | | Vlb | A | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|---------------------|-------------------------------------|---------------|--|----------------|------------------|--|---------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 14 (suite) | WESER | 7,0 | 220,0/220,0 | 12,00/12,00 | 3,00 | 4,50 | Vb | A | |
| | Bremen (pont ferroviaire)–km 360,7 | | 110,0/172,0 | 11,45/11,45 | 3,00 | 4,50 | Vb ^{26,27} | A | |
| E 15 | WESER | 136,0 | 110,0/110,0 | 11,45/11,45 | 2,50 | 4,50 | Va ^{26,27} | C | |
| | km 360,7–Mittellandkanal | | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,20 | 4,50 | IV ^{6,34} | C | |
| | IJSSELMEER | 77,5 | 190,0/190,0 | 17,50/17,50 | 3,50 | Aucune limitation | Vb | A | |
| | Oranjesluizen–Prinses Margrietsluis | | 190,0/190,0 | 17,50/17,50 | 3,50 | Aucune limitation | Vb | A | |
| | PRINSES MARGRIET KANAAL | 65,0 | 110,5/110,5 | 11,50/11,50 | 3,50 | 7,30 ³ | Va | A | |
| | | | 110,5/110,5 | 11,50/11,50 | 3,20 | 7,30 ³ | Va | A | |
| | VAN STARKENBORGH KANAAL | 27,3 | 110,5/110,5 | 11,54/11,54 | 3,50 | 9,10 | Va | A | |
| | | | 110,5/110,5 | 11,50/11,50 | 3,20 | 6,80 | Va | A | |
| | EEMSKANAAL | 19,7 | 144,0/144,0 | 13,00/13,00 | 4,50 | Aucune limitation | Va | A | |
| | Groningen–Woldbrug | | 144,0/144,0 | 13,00/13,00 | 4,50 | Aucune limitation | Va | A | |
| EEMSKANAAL | | 7,0 | 144,0/144,0 | 13,00/13,00 | 5,00 | Aucune limitation | Va | A | |
| | Woldbrug–Delfzijl | | 144,0/144,0 | 13,00/13,00 | 5,00 | Aucune limitation | Va | A | |
| EMS | 53,0 | | | | | Vb | A | Itinéraire des navires de haute mer | |
| Ems Kanal–Papenburg | | | | | | Vb | A | | |
| CANAL DORTMUND–EMS | | 25,8 | 86,0/86,0 | 9,60/9,60 | 2,50 | 4,50 | IV ²⁶ | C | |
| | km 225,8 (Papenburg)–km 2000 | | 86,0/86,0 | 9,60/9,60 | 2,50 | 4,25 | IV ^{26,27} | C | |
| KÜSTENKANAL | | 69,6 | 86,0/86,0 | 9,60/9,60 | 2,50 | 4,50 | IV ^{26,27} | C | |
| | Km 69,6–km 0,0 | | 86,0/86,0 | 9,60/9,60 | 2,50 | 4,50 | IV ^{26,27} | C | |
| HUNTE | | 24,0 | | | | | Va | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | | | | | | | IV | B | |
| E 15-01 | CANAL VAN HARINXMA | 37,8 | 90,0/90,0 | 10,50/10,50 | 2,75 | 5,45 ³ | IV | B | |
| | Fonejacht–Harlingen | | 90,0/90,0 | 10,50/10,50 | 2,75 | 5,45 ³ | IV | B | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|-----------------------------|---|---------------|--|----------------|------------------|--|-------------------|--------------------------------------|--|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 20 | ELBE | 89,0 | | | | | Vlb | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | Elbe inférieure | | | | | | | | |
| | ELBE | 38,0 | | | | | Vlb ³⁴ | A | |
| | Hamburg–Lauenburg | | | | | | | | |
| | ELBE | 113,0 | | | | | Vlb ³⁴ | B | |
| | Lauenburg–Wittenberge | | | | | | | | |
| | ELBE | 455,0 | | | | | Va ³⁴ | B | |
| | Wittenberge–Frontière Allemagne/Tchéquie | | | | | | | | |
| | ELBE | 40,0 | | | | | Va ³⁴ | A | À courant libre, canalisation nécessaire |
| | Frontière Allemagne/Tchéquie–Ústí nad Labem | | | | | | | | |
| ELBE | 69,0 | | | | | Vlb | A | Canalisée | |
| Ústí nad Labem–Mělník | | | | | | | | | |
| ELBE | 102,2 | | | | | Vb | A | Canalisée | |
| Mělník–Chvaletice | | | | | | | | | |
| ELBE | 24,8 | | | | | Vb | A | Canalisée | |
| Chvaletice–Pardubice | | | | | | | | | |
| LIAISON ELBE–DANUBE | 325,0 | | | | | Vb | A | Nouvelle liaison à construire | |
| Pardubice–Přerov–Bratislava | | | | | | | | | |
| ELBE–SEITENKANAL | 115,0 | | | | | Vb | B | | |
| Lauenburg–Mittellandkanal | | | | | | | | | |
| SAALE | 88,0 | | | | | IV ^{27,34} | B | | |
| Km 0,0–km 88,0 | | | | | | | | | |
| SAALE ¹⁰ | 36,2 | | | | | IV ²⁷ | C | | |
| Km 88,0–km 124,2 | | | | | | | | | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|--|---------------|--|--------------------------|--------------------|--|-----------------------|--------------------------------------|--|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 20-06 | VLTAVA | 64,0 | 110,0/137,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 7,00 | Va | B | Y compris l'embouchure du cours d'eau Berounka jusqu'au port de Prague-Radotín |
| | Mělník–Praha | | 110,0/110,0 | 10,60/10,60 | 1,80 | 5,10 | IV | C | |
| E 21 | VLTAVA | 27,0 | 110,0/110,0 | 11,40 | 1,20 | 5,25 | IV | C | |
| | Praha–Slapy | | 110,0/110,0 | 11,40 | 1,20 | 4,95 | IV | C | |
| E 21 | TRAVE | 21,0 | | | | | Vlb | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | | | | | | | Vlb | A | |
| E 30 | KANALTRAVE, ELBE-LÜBECK-KANAL | 68,0 | 80,0/80,0 | 9,50/9,50 | 2,00 | 4,40 | IV ^{6,34,41} | C | |
| | Lübeck–Lauenburg | | 80,0/80,0 | 9,50/9,50 | 2,00 | 4,40 | IV ^{6,34,41} | C | |
| E 30 | ODER | 67,0 | 110,0/185,0 | 22,80/22,80 | 4,00 | 11,00 | Vlb | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | Swinoujście–Szczecin | | 110,0/185,0 | 22,80/22,80 | 4,00 | 11,00 | Vlb | A | |
| E 30 | ODER | 37,5 | 82,0/156,0 | 11,45/11,45 | 3,50 | 5,25 | Va | B | À courant libre |
| | Szczecin–Widuchova (km 741,6–km 704,1) | | 82,0/156,0 | 11,45/11,45 | 2,50 | 5,17 | IV | B | |
| E 30 | ODER | 86,5 | 82,0/125,0 | 11,45/11,45 | 2,50 | 5,25 | Va ⁴² | B | En navigation aval |
| | Widuchova–Embouchure de la Warta Km 704,1–km 617,6 | | 82,0/125,0 /137,0 | 11,45/18,00 /11,45 | 1,80 ³⁷ | 4,54 | IV | C | |
| E 30 | Widuchova–Embouchure de la Warta Km 704,1–km 617,6 | 86,5 | 82,0/125,0 | 11,45/11,45 | 2,50 | 5,25 | Va ⁴² | B | En navigation amont |
| | | | 82,0/125,0 /137,0 /156,0 | 11,45/11,45 /11,45 /9,50 | 1,50 ³⁷ | 4,54 | IV | C | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|---|---|---------------|--|----------------|--------------------|--|------------------|--------------------------------------|--|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 40 (suite) | WISLA, Embouchure de la Wda–Bydgoszcz (km 813,5–km 772,4) | 41,1 | 85,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 5,25 | IV | B | À courant libre |
| | WISLA | 97,6 | 85,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 5,25 | IV | B | Section à courant libre pratiquement non-navigable |
| | Bydgoszcz–Włocławek (km 772,4–km 674,8) | | 85,0/110,0 | 11,40/11,40 | 0,80 ³⁷ | 4,90 | II | C | |
| | WISLA | 42,0 | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 7,00 | Va | B | Canalisée |
| | Włocławek–Plock (km 674,8–km 632,8) | | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 7,00 | Va | B | |
| | WISLA | 112,8 | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | Section à courant libre pratiquement non-navigable |
| | Plock–Warszawa (km 632,8–km 520,0) | | 85,0/- | 11,40/- | 0,80 ³⁷ | 5,80 | - | B | |
| | CANAL DE ZERAN | 25,0 | 83,0/83,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 5,90 | IV | B | |
| | Zeran–Lac Zegrze | | 83,0/83,0 | 11,40/11,40 | 2,00 | 5,90 | IV | B | |
| | BUG | 220,0 | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | À courant libre. Canalisations nécessaires |
| | Lac Zegrze–Brest ⁴³ | | - | - | 0,80 ³⁷ | - | < I | C | |
| | MUKHAVETS | 62,6 | .../... | .../... | ... | ... | Va | ... | Canalisée |
| | Brest–Kobrin | | 100,0/100,0 ⁴⁴ | 10,20/10,20 | 1,80 | 8,70 | Va ³⁴ | B | |
| | CANAL DNEPROVSKO–BUZKIY | 91,4 | .../... | .../... | ... | ... | Va | ... | |
| | Kobrin–Pererub | | 100,0/100,0 ⁴⁴ | 10,20/10,20 | 1,80 | 10,00 | IV ³⁴ | B | |
| | PINA | 40,0 | .../... | .../... | ... | ... | Va | ... | Canalisée |
| | Pererub–Pinsk | | 100,0/100,0 ⁴⁴ | 10,20/10,20 | 1,80 | 10,10 | IV ³⁴ | B | |
| PRIPYAT | 49,2 | .../... | .../... | ... | ... | Va | ... | Canalisée | |
| Pinsk–Stakhovo | | 100,0/100,0 | 10,20/10,20 | 1,80 | Aucune limitation | Va ³⁴ | B | | |
| PRIPYAT | 64,9 | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | | |
| Stakhovo–Embouchure du canal Mikashevichi | | 100,0/100,0 | 10,20/10,20 | 1,40 | 10,00 | IV ³⁴ | B | | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|---|---|---------------|--|--------------------|-------------------|--|------------------|--------------------------------------|-----------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 40 (suite) | PRIPYAT | 216,6 | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | |
| | Embouchure du canal Mikashevichi–Mozyr (Pkhov) | | 100,0/100,0 | 20,00/20,00 | 1,35 | 10,20 | IV ³⁴ | B | |
| | PRIPYAT | 107,0 | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | |
| | Mozyr (Pkhov)–Frontière Bélarus/Ukraine | | 100,0/100,0 | 20,00/20,00 | 1,45 | Aucune limitation | IV ³⁴ | B | |
| | PRIPYAT | 62,5 | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | |
| | Frontière Bélarus/Ukraine–Embouchure de la Prypiat | | 100,0/100,0 | 20,00/20,00 | 1,20 | Aucune limitation | IV ³⁴ | B | |
| | DNIPRO | 83,0 | 150,0/150,0 | 18,00/18,00 | 2,20 | Aucune limitation | Va | A | Canalisée |
| | Embouchure de la Prypiat–Centrale hydroélectrique (GES) Kyivska (km 943,5–km 877,0) | | 85,2/114,8 | 15,30/15,20 | 2,20 | Aucune limitation | Va | A | |
| | DNIPRO | 150,0 | 270,0/270,0 | 18,00/18,00 | 3,20 | Aucune limitation | Vb | A | Canalisée |
| | GES Kyivska–GES Kanivska (km 877,0–km 727,0) | | 114,1/170,0 | 13,23/15,20 | 3,20 | Aucune limitation | Vb | A | |
| | DNIPRO | 171,0 | 270,0/270,0 | 18,00/18,00 | 3,20 | 13,20 | Vb | A | Canalisée |
| | GES Kanivska–GES Kremenchutska (km 727,0–km 556,0) | | 114,0/170,0 | 13,23/15,20 | 3,20 | 13,20 | Vb | A | |
| | DNIPRO | 123,0 | 270,0/270,0 | 18,00/18,00 | 3,20 | Aucune limitation | Vb | A | Canalisée |
| | GES Kremenchutska–GES Seredniodniprovskia (km 556,0–km 433,0) | | 138,3/170,0 | 16,70/15,20 | 3,20 | Aucune limitation | Vb | A | |
| DNIPRO | 128,0 | 270,0/270,0 | 18,00/18,00 | 3,20 | 14,70 | Vb | A | Canalisée | |
| GES Seredniodniprovskia–GES Dniprovskia (km 433,0–km 305,0) | | 138,3/170,0 | 16,70/15,20 | 3,20 ⁴⁵ | 14,70 | Vb | A | | |
| DNIPRO | 212,0 | 270,0/270,0 | 18,00/18,00 | 3,20 | Aucune limitation | Vb | A | Canalisée | |
| GES Dniprovskia–GES Kakhovska (km 305,0–km 93,0) | | 138,3/170,0 | 16,70/15,20 | 3,20 | Aucune limitation | Vb | A | | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|---|---------------|--|----------------|------------------|--|--------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 40 (suite) | DNIPRO | 65,0 | 270,0/270,0 | 18,00/18,00 | 3,20 | Aucune limitation | Vb | A | À courant libre |
| | GES Kakhovska-Kherson (km 93,0–km 28,0) | | 138,3/170,0 | 16,70/15,20 | 3,20 | Aucune limitation | Vb | A | |
| | DNIPRO | 28,0 | 200,0/200,0 | 32,50/32,50 | 7,60 | Aucune limitation | VII | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | Kherson–Bras du Rvach | | 200,0/200,0 | 32,50/32,50 | 7,60 | Aucune limitation | VII | A | |
| E 40-01 | CANAL MARITIME DE KHERSON | 40,0 | 200,0/200,0 | 32,50/32,50 | 7,60 | Aucune limitation | VII | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | Bras du Rvach–Ligne de transit de Flèche Adzhyholska | | 200,0/200,0 | 32,50/32,50 | 7,60 | Aucune limitation | VII | A | |
| | DNIPRO | 22,0 | ... | ... | ... | ... | Va | ... | |
| E 40-03 | Nizhnie Zhary–Embouchure de la Prypiat | 194,5 | ... | ... | ... | ... | IV | ... | |
| | DESNA | | .../.../... | .../.../... | 1,60 | ... | IV | ... | À courant libre |
| | De l'embouchure jusqu'à Chernihiv (km 0,0–km 194,5) | | .../.../... | .../.../... | 1,30 | ... | III | ... | |
| E 40-02 | PVDENNYI BUH | 81,4 | 215,0/215,0 | 32,50/32,50 | 10,30 | Aucune limitation | VII | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | Canal Buzko-Dniprovsko-Lymanskyi (BDLC), coudes 1-13 | | 215,0/215,0 | 32,50/32,50 | 10,30 | Aucune limitation | VII | A | |
| E 41 | KURSHSKIY ZALIV ET NEMUNAS | 65,3 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 1,80 | Aucune limitation | IV | A | À courant libre |
| | Port maritime de Klaipėda–Nida–Embouchure du Nemunas | | 100,0/100,0 | 10,00/10,00 | 1,30 | Aucune limitation | IV | A | |
| | NEMUNAS | 13,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 1,80 | 7,50 | IV | B | À courant libre |
| | Embouchure du Nemunas–Rusnė | | 100,0/100,0 | 10,00/10,00 | 1,30 | 7,50 | IV | B | |
| | NEMUNAS | 100,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 1,80 | 2,50 | IV | C | À courant libre |
| | Rusnė–Smalininkai (frontière Lituanie/Fédération de Russie) | | 100,0/100,0 | 10,00/10,00 | 1,30 | 2,50 | IV | C | |
| E 41 | NEMUNAS | 13,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 1,80 | 10,80 | IV | A | À courant libre |
| | Smalininkai–Jurbarkas | | 100,0/100,0 | 10,00/10,00 | 1,30 | 10,80 | IV | A | |
| | NEMUNAS | 99,9 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 1,80 | 3,40 | IV | C | À courant libre |
| | Jurbarkas–Kaunas | | 100,0/100,0 | 10,00/10,00 | 1,00 | 3,40 | IV | C | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|---|---------------|--|----------------|--------------------|--|--------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 50 | VOIE NAVIGABLE VOLGA-BALTIYSKIY ET RÉSERVOIR DE RYBINSK | 947,0 | 170,0/170,0 | 16,80/16,80 | 3,60 | 14,60 | Vb | A | Canalisée |
| | Saint-Petersbourg–Écluse de Rybinsk | | 170,0/170,0 | 16,80/16,80 | 3,60 | 14,60 | Vb | A | |
| | VOLGA | 2 158,0 | 280,0/280,0 | 28,50/28,50 | 3,10 | 11,70 | Vlc | A | |
| | Écluse de Rybinsk–Krasnoarmeysk | | 280,0/280,0 | 28,50/28,50 | 3,10 ⁴⁶ | 11,70 | Vlc | A | |
| | VOLGA | 445,0 | 269,0/269,0 | 28,50/28,50 | 3,50 | 11,70 | Vlc | A | |
| E 50-02 | Krasnoarmeysk–Streletskiye | | 269,0/269,0 | 28,50/28,50 | 3,50 | 11,70 | Vlc | A | |
| | VOLGA | 257,0 | 280,0/280,0 | 29,00/29,00 | 3,60 | 13,60 | Vlc | A | Canalisée |
| | Rybinsk–Dubna | | 280,0/280,0 | 29,00/29,00 | 3,60 | 13,60 | Vlc | A | |
| | CANAL IMENI MOSKVI | 126,0 | 290,0/290,0 | 29,00/29,00 | 3,60 | 13,60 | Vlc | A | |
| | Dubna–Port de Moscou-Nord | | 290,0/290,0 | 29,00/29,00 | 3,60 | 13,60 | Vlc | A | |
| E 50-02-02 | CANAL IMENI MOSKVI ET MOSKVA | 45,6 | 290,0/290,0 | 29,00/29,00 | 2,80 | 8,60 ⁴⁷ | Vlc | A | |
| | Port de Moscou-Nord–Port de Moscou-Sud | | 290,0/290,0 | 29,00/29,00 | 2,80 | 8,60 ⁴⁷ | Vlc | A | |
| | VOLGA | 115,0 | 135,0/135,0 | 29,00/29,00 | 3,70 | Aucune limitation | Vla | A | Canalisée |
| | Dubna–Tver | | 135,0/135,0 | 29,00/29,00 | 3,70 | Aucune limitation | Vla | A | |
| | KAMA | 1 112,0 | 230,0/230,0 | 27,90/27,90 | 2,90 ⁴⁸ | 11,00 | Vlb | A | Canalisée |
| E 50-01-01 | Embouchure de la Kama–Solikamsk | | 230,0/230,0 | 27,90/27,90 | 2,90 ⁴⁸ | 11,00 | Vlb | A | |
| | BELAYA | 34,0 | 166,0 | 27,00 | 3,10 | 11,00 | Vlb | A | À courant libre |
| E 60 | Embouchure de la Belaya–Embouchure du canal Agidel–Terminal pétrolier | | 166,0 | 27,00 | 3,10 | 11,00 | Vlb | A | |
| | CANAL DE KIEL | 99,0 | .../... | ... | ... | ... | Vlb | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | Brunsbüttel–Kiel–Holtenau | | .../... | ... | ... | ... | Vlb | A | |
| | VOIE NAVIGABLE VOLGO-BALTIYSKIY | 503,0 | 170,0/170,0 | 16,80/16,80 | 3,60 | 14,60 | Vb | A | Canalisée |
| | Saint-Petersbourg–Vytegra | | 170,0/170,0 | 16,80/16,80 | 3,60 | 14,60 | Vb | A | |
| LAC ONEGA | Vytegra–Povenets | 217,0 | 250,0/250,0 | 23,00/23,00 | 3,70 | Aucune limitation | Vlb | A | |
| | | | 250,0/250,0 | 23,00/23,00 | 3,70 | Aucune limitation | Vlb | A | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|--|---------------|--|-------------------|--------------------|--|--------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 60 (suite) | CANAL BELOMORSKO-BALTIYSKIY Povenets-Belomorsk | 221,0 | 126,0/126,0 | 13,20/13,20 | 3,60 | Aucune limitation | Va | A | |
| E 60-02 | GUADALQUIVIR De l'embouchure à Séville | 80,0 | .../220,0 | .../24,36 | 7,00 | 42,00 | Vlb | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-04 | DOURO Porto-Frontière Portugal/Espagne | 210,0 | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | Canalisée |
| E 60-06 | GIRONDE ET GARONNE Embouchure-Bec d'Ambès/le Verdon | 70,0 | 83,0/83,0 ⁴⁹ | 11,40/11,40 | 3,80 ⁵⁰ | 7,00 ⁵¹ | IV | B | |
| | GIRONDE ET GARONNE Bec d'Ambès/le Verdon-Cadillac | 49,0 | 100,0/100,0 | 15,00/15,00 | 3,50 | 6,50 | Va | A | |
| | GIRONDE ET GARONNE Cadillac-Castets-en-Dorthe | 19,0 | 90,0/90,0 | 15,00/15,00 | 2,50 | 7,00 | IV | A | |
| E 60-08 | LOIRE Saint-Nazaire-Nantes | 52,0 | | | | | VII | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-10 | WADDENZEE Bouée d'accès-Harlingen | 44,6 | 140,0/140,0 | Aucune limitation | 6,00 | Aucune limitation | Vlc | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-12 | WADDENZEE Bouée d'accès-Delfzijl | 60,0 | 260,0/260,0 | 40,00/40,00 | 10,60 | Aucune limitation | Vlc | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-01 | MERSEY Limite du chenal-Écluses d'Eastham | 17,0 | | | 10,00 | | Vla | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | CANAL MARITIME DE MANCHESTER Écluses d'Eastham-Ince | 8,0 | 170,7/170,7 | 21,94/21,94 | 8,78 | Aucune limitation | Vla | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | CANAL MARITIME DE MANCHESTER Ince-Runcom | 10,0 | 161,5/161,5 | 19,35/19,35 | 8,07 | Aucune limitation | Vla | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | CANAL MARITIME DE MANCHESTER Runcom-Écluses de Mode Wheel | 36,0 | 161,5/161,5 | 19,35/19,35 | 7,31 | 21,33 | Vla | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | | | 161,5/161,5 | 19,35/19,35 | 7,31 | 21,33 | Vla | A | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|--|---------------|--|--|--|--|------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 60-01 (suite) | CANAL MARITIME DE MANCHESTER Écluses de Mode Wheel–Pont routier de Trafford | 2,0 | 161,5/161,5 161,5/161,5 | 19,35/19,35 19,35/19,35 | 5,48 5,48 | 21,33 21,33 | Vla Vla | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-03 | HUMBER Jusqu'à Hull | 18,0 | | | | | Vlb Vlb | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | HUMBER Hull–Trent Falls | 27,0 | | | | 30,00 30,00 | Vlb Vlb | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | OUSE (YORKSHIRE) Goole–Howden dyke | 4,5 | 88,0/88,0 88,0/88,0 | 14,00/14,00 14,00/14,00 | 5,00 5,00 | Aucune limitation Aucune limitation | Va Va | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-03-01 | MEDWAY/SWALE Sheerness–Ridham | 10,0 | 102,0/102,0 102,0/102,0 | 17,00/17,00 17,00/17,00 | 6,20 6,20 | Aucune limitation Aucune limitation | Va Va | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-03-03 | MEDWAY Sheerness–Kings North | 11,0 | | | 13,00 13,00 | Aucune limitation Aucune limitation | Vlb Vlb | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | MEDWAY Kings North–Rochester | 11,0 | 118,8/118,8 118,8/118,8 | Aucune limitation Aucune limitation | 8,00 8,00 | Aucune limitation Aucune limitation | Vla Vla | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-03-05 | THAMES Carvey Point–Thames Barrier | 50,0 | | | 13,00 ⁵ 13,00 ⁵ | 54,00 54,00 | Vlb Vlb | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | THAMES Thames Barrier–London Bridge | 14,0 | 160,0/160,0 160,0/160,0 | 30,00/30,00 30,00/30,00 | 4,20 ⁵ 4,20 ⁵ | 42,00 42,00 | Vla Vla | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | THAMES London Bridge–Hammersmith Bridge | 15,0 | 90,0/90,0 90,0/80,0 | 20,00/20,00 20,00/20,00 | 1,40 ⁵ 1,40 ⁵ | 4,90 ⁵² 4,90 ⁵² | Va Va | B B | |
| E 60-03-07 | COLNE Jusqu'à Rowhedge | 12,0 | 96,0/96,0 96,0/96,0 | | 4,50 4,50 | Aucune limitation Aucune limitation | Va Va | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-03-09 | STOUR (SUFFOLK) Jusqu'à Mistley | 15,0 | 75,0/75,0 75,0/75,0 | 18,00/18,00 18,00/18,00 | 4,00 4,00 | Aucune limitation Aucune limitation | IV IV | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-03-11 | ORWELL Jusqu'à Ipswich | 20,0 | 140,0/140,0 140,0/140,0 | | 7,40 7,40 | | Vla Vla | A A | Itinéraire des navires de haute mer |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|--|--------------------|--|----------------------------|------------------|--|------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 60-03-13 | GREAT OUSE The Wash-Kings Lyn | 3,0 | 140,0/140,0 140,0/140,0 | 20,00/20,00 20,00/20,00 | 5,52 5,52 | Aucune limitation Aucune limitation | Vla Vla | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-03-15 | NENE The Wash-Bevis Hill (près de Wisbech) | 23,0 | 120,0/120,0 120,0/120,0 | 17,00/17,00 17,00/17,00 | 6,00 6,00 | Aucune limitation Aucune limitation | Va Va | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-03-17 | WELLAND The Wash-Fosdyke Bridge | 8,0 | 90,0/90,0 90,0/90,0 | | | Aucune limitation Aucune limitation | Va Va | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-03-19 | WITHAM The Wash-Boston (i.e., the Haven) | 8,0 | 120,0/120,0 120,0/120,0 | 13,60/13,60 13,60/13,60 | 5,30 5,30 | Aucune limitation Aucune limitation | Va Va | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-03-21 | TRENT Trent Falls-Keadby Bridge | 15,0 | | | 5,00 | Aucune limitation | Va | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | TRENT Keadby Bridge-Gainsborough | 27,0 | | | 3,05 3,05 | 5,10 5,10 | IV IV | C C | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-03-02 | TAY Buddon Ness-Tay Road Bridge | 12,0 | 240,0/240,0 240,0/240,0 | 40,00/40,00 40,00/40,00 | 8,90 8,90 | Aucune limitation Aucune limitation | Vlb Vlb | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | TAY Tay Road Bridge-Balmerino | 10,0 | 240,0/240,0 240,0/240,0 | 40,00/40,00 40,00/40,00 | 8,90 8,90 | 22,00 22,00 | Vlb Vlb | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | TAY Balmerino-Perth | 28,0 | 90,0/90,0 90,0/90,0 | 13,50/13,50 13,50/13,50 | 4,90 4,90 | 22,00 22,00 | Va Va | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-03-04 | FORTH Limite du chenal de la voie navigable-Grangemouth | 21,0 | 183,0/183,0 183,0/183,0 | 26,20/26,20 26,20/26,20 | 11,00 11,00 | Aucune limitation Aucune limitation | Vlb Vlb | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-03-06 | TYNE Embouchure-Newcastle | 18,0 | | | 11,00 11,00 | Aucune limitation Aucune limitation | Vlb Vlb | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-03-08 | TEES Embouchure-Middlesbrough | 14,0 | /305,0 /305,0 | /48,00 /48,00 | 17,00 17,00 | 87,90 ³ 87,90 ³ | Vlb Vlb | A A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 60-05 | OSLOFIORD | 100,0 ⁶ | .../... .../... | .../... .../... | | | | A A | Itinéraire des navires de haute mer |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|---------------------------------------|-------------------|--|---------------------|--------------------|--|------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 60-07 | GÖTA ÄLV | 11,0 ⁶ | 125,0/125,0 | 16,50/16,50 | 5,40 | ... | Va | A | |
| | | | 125,0/125,0 | 16,50/16,50 | 5,40 | ... | Va | A | |
| | CANAL DE TROLLHÄTTE | 82,0 | 89,0/89,0 | 13,40/13,40 | 5,40 | ... | IV | B | |
| | | | 89,0/89,0 | 13,40/13,40 | 5,40 | ... | IV | B | |
| E 60-09 | CANAL DE SÖDERTÄLJE ⁵⁴ | 6,0 | 160,0 ⁵⁵ | 23,00 ⁵⁵ | 7,00 ⁵⁵ | ... | Va | A | |
| | | | 124,0/124,0 | 18,00/18,00 | 6,50 | ... | Va | A | |
| | LAC MÄLAREN | 120,0 | 160,0 ⁵⁵ | 23,00 ⁵⁵ | 7,00 ⁵⁵ | ... | Va | A | |
| | | | .../... | .../... | ... | ... | Va | A | |
| E 60-14 | Stralsund–Peenemünde–Wolgast–Szczecin | 60,0 ⁶ | | | | | Vlb | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | | | | | | | Vlb | A | |
| E 60-11 | CANAL DE SAIMAA | 40,0 | 110,0/110,0 | 15,00/15,00 | 4,35 | 24,50 | Va | A | Canalisée |
| | | | 82,5/82,5 | 12,60/12,60 | 4,35 | 24,50 | IV | B | |
| | Écluse de Mälkiä–Kuopio | 300,0 | 110,0/110,0 | 15,00/15,00 | 4,35 | 24,50 | Va | A | |
| | | | 110,0/110,0 | 12,60/12,60 | 4,35 | 24,50 | Va | A | |
| | Kuopio–Iisalmi | 100,0 | 110,0/110,0 | 12,60/12,60 | 3,60 | 12,00 | Va | A | |
| | | | 110,0/110,0 | 12,60/12,60 | 2,40 | 12,00 | Va | A | |
| E 60-11-02 | De E 60-11 à Joensuu | 140,0 | 110,0/110,0 | 12,60/12,60 | 4,35 | 24,50 | Va | A | Canalisée |
| | | | 110,0/110,0 | 12,60/12,60 | 4,35 | 24,50 | Va | A | |
| | Joensuu–Nurmes | 150,0 | 80,0/80,0 | 11,80/11,80 | 2,40 | 10,50 | IV | B | En partie canalisée |
| | | | 80,0/80,0 | 11,80/11,80 | 2,40 | 10,50 | IV | B | |
| E 61 | PEENE | 65,0 | 82,0/156,0 | 9,50/9,50 | 2,20 | 5,00 | IV ²⁶ | C | |
| | | | 82,0/156,0 | 9,50/9,50 | 2,20 | 5,00 | IV ²⁶ | C | |
| E 70 | NIEUWE WATERWEG | 19,7 | 200,0/200,0 | 23,50/23,50 | 12,20 | Aucune limitation | Vlb | A | |
| | | | 200,0/200,0 | 23,50/23,50 | 12,20 | Aucune limitation | Vlb | A | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|----------------------------|--|---------------|--|----------------|---------------------|--|---------------------|--|---|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 70 (suite) | NIEUWE MAAS | 23,8 | 200,0/200,0 | 23,50/23,50 | 6,00 | 11,50 ³ | Vlb | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| | Botlek-Krimpen | | 200,0/200,0 | 23,50/23,50 | 6,00 | 11,50 ³ | Vlb | A | |
| | LEK | 60,7 | 110,0/185,0 | 11,50/22,80 | 3,00 | 9,10 | Vlb | A | |
| | Krimpen-Wijk bij Duurstede | | 110,0/185,0 | 11,50/22,80 | 3,00 | 9,10 | Vlb | A | |
| | NEDER-RIJN | 52,7 | 110,0/185,0 | 11,50/17,00 | 3,00 | 9,10 | Vb | A | Canalisée |
| | Wijk bij Duurstede-IJsselkop | | 110,0/185,0 | 11,50/17,00 | 3,00 | 9,10 | Vb | A | |
| | IJSSEL | 43,6 | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 3,00 | 9,10 | Va | A | Hauteur du pont en position fermée 5,25 m |
| | IJsselkop-Zutphen | | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 3,00 | 9,10 | Va | B | |
| | TWENTEKANAAL | 36,2 | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 2,80 ^{6,6} | 6,00 | Va | B | |
| | Zutphen-Delden | | 110,0/110,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 6,00 | IV | B | |
| | TWENTEKANAAL | 14,0 | 110,0/110,0 | 9,75/9,75 | 2,60 | 6,00 | Va | B | |
| | Delden-Enschede | | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 2,20 | 6,00 | IV | B | |
| | TWENTE-MITTELLANDKANAL ⁴⁰ | 55,0 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Vb | B | |
| | Enschede-Bergeshövede | | - | - | - | - | - | - | |
| | MITTELLANDKANAL | 326,0 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Vb | B | |
| | (y compris le Rothenseer-Verbindungskanal) | | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,50 | 4,00 | IV ^{26,34} | C | |
| | ELBE-HAVEL-KANAL | 56,0 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Vb | B | |
| | | 80,0/125,0 | 9,00/8,25 | 2,00 | 4,30 | IV ^{26,34,57} | C | | |
| UNTERE HAVEL-WASSERSTRASSE | 68,0 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Vb | B | | |
| Plaue-Spree | | 86,0/86,0 | 9,50/9,50 | 1,90 | 3,55 | IV ^{26,34} | C | | |
| HAVEL-ODER-WASSERSTRASSE | 92,5 | 110,0/110,0 | 11,45/11,45 | 2,20 | 5,25 | Va ³⁴ | B | L'écluse de Spandau n'est pas en service | |
| Km 0,0-km 92,5 | | /156,0 | /9,00 | | | | | | |
| | | 82,0/82,0 | 9,50/9,50 | 1,65 | 4,25 | IV ^{26,34} | C | | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|--|--|---------------|--|--------------------|--------------------|--|------------------|---|---------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 70 (suite) | ODER | 49,4 | 82,0/125,0 | 11,45/11,45 | 1,80 | 5,25 | IV ⁴² | B | En navigation aval |
| | Embouchure de la Havel–Oder | | 82,0/125,0 | 11,45/11,45 | ³⁷ | 4,54 | IV | C | |
| | Wasserstraße–Kostrzyn | | /137,0 | /11,45 | 1,60 | | | | |
| | | | 82,0/125,0 | 11,45/11,45 | 1,80 | 5,25 | IV ⁴² | B | En navigation amont |
| | | | .../156,0 | .../9,50 | | | | | |
| | | | 82,0/125,0 | 11,45/11,45 | ³⁷ | 4,54 | IV | C | |
| | | | /156,0 | /9,50 | 1,60 | | | | |
| | | | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | Canal et les rivières à courant libre |
| | WARTA–NOTEC–BYDGOSKI CANAL–BRDA | 294,0 | | | | | | | |
| | Kostrzyn–Bydgoszcz | | 57,0/96,0 | 9,00/9,00 | 1,30 | 3,57 | II | C | |
| | WISLA | 41,1 | 85,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 5,25 | IV | B | À courant libre |
| | Embouchure de la Brda–Embouchure de la Wda | | 85,0/110,0 | 11,40/11,40 | 1,40 ³⁷ | 5,13 | IV | B | |
| | WISLA | 73,0 | 110,0/125,0 | 11,40/25,00 | 2,50 | 5,28 | Vla | B | À courant libre |
| | Embouchure de la Wda–Biala Góra | | 110,0/125,0 | 11,40/25,00 | 2,50 | 5,28 | Vla | B | |
| | WISLA | 44,4 | 110,0/125,0 | 11,40/25,00 | 2,50 | 5,28 | Vla | B | À courant libre |
| Biala Góra–Gdanska Glova (km 886,6–km 931,0) | | 110,0/125,0 | 11,40/25,00 | 2,50 | 5,28 | Vla | B | | |
| SZKARPAWA | 25,4 | 85,0/118,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 7,08 | Vb | A | | |
| Gdanska Glova–Elblag | | 85,0/118,0 | 11,40/11,40 | 1,60 | 7,08 | III | B | | |
| NOGAT | 62,0 | 56,0/118,0 | 9,00/9,00 | 2,00 | 4,60 | III | C | Canalisée | |
| Biala Góra–Elblag ⁸⁸ | | 56,0/118,0 | 9,00/9,00 | 1,60 | 4,60 | II | C | | |
| ZALEW WISLANY | 96,0 | 110,0/185,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | Aucune limitation | Vb | A | | |
| Elblag–Kaliningrad | | 110,0/185,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | Aucune limitation | Vb | A | | |
| PREGEL | 49,0 | .../... | .../... | ... | ... | IV | B | Modernisation et reconstruction nécessaires | |
| Kaliningrad–Gvardeysk | | 60,0/80,0 | 6,60/6,60 | 1,40 ⁸⁹ | 5,70 | II | B | | |
| DEYMA | 37,5 | .../... | .../... | ... | ... | IV | B | | |
| Gvardeysk–Embouchure du Deyma | | 60,0/80,0 | 5,05/5,05 | 1,20 ⁸⁹ | 7,54 | I | B | | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|---|---------------|--|----------------|------------------|--|--------------------------|--------------------------------------|-----------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 70 (suite) | KURSHSKIY ZALIV | 77,9 | .../... | .../... | ... | Aucune limitation | IV | A | |
| | Embouchure du Deyma — Frontière Lituanie/Fédération de Russie | | .../... | .../... | ... | Aucune limitation | IV | A | |
| | KURSHSKIY ZALIV | 4,0 | .../... | .../... | 1,80 | Aucune limitation | IV | A | |
| | Frontière Lituanie/Fédération de Russie–Nida | | .../... | .../... | 1,40 | Aucune limitation | IV | A | |
| E 70-01 | KURSHSKIY ZALIV | 39,1 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 1,80 | Aucune limitation | IV | A | |
| | Nida–Port maritime de Klaipėda | | 100,0/100,0 | 10,00/10,00 | 1,30 | Aucune limitation | IV | A | |
| E 70-03 | HOLLANDSCHE IJSSEL | 19,7 | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 3,60 | 8,50 ³ | Va | A | |
| | Krimpen–Gouda | | 110,0/110,0 | 11,50/11,50 | 3,60 | 8,50 ³ | Va | A | |
| E 70-02 | ZUKANAAL | 17,6 | 110,0/110,0 | 9,75/9,75 | 2,50 | 6,00 | Va | B | |
| | Twentekanaal–Almelo | | 110,0/110,0 | 9,75/9,75 | 2,50 | 6,00 | IV | B | |
| E 70-04 | Embranchement du Mittellandkanal à Osnabrück | 13,0 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Vb ²⁷ | B | |
| | Embranchement du Mittellandkanal à Hannover–Linden | 10,0 | 82,0/82,0 | 9,50/9,50 | 2,00 | 4,00 | IV ^{26, 27, 34} | C | |
| E 70-06 | Embranchement du Mittellandkanal à Hildesheim | 15,0 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Vb | B | |
| | Embranchement du Mittellandkanal à Salzgitter | 18,0 | 82,0/82,0 | 9,50/9,50 | 2,20 | 4,00 | IV ^{26, 34} | C | |
| E 70-05 | HAVELKANAL | 35,0 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Vb ²⁷ | B | |
| | SPREE | 9,0 | 82,0/82,0 | 9,50/9,50 | 2,20 | 4,00 | IV ^{26, 34} | C | |
| E 70-10 | Du km 0,0 à Westhafenkanal et Westhafenkanal | | 110,0/110,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Va/Vb | B | |
| | | | 110,0/185,0 | 9,50/8,25 | 1,90 | 4,50 | IV ^{26, 34} | C | |
| | | | 82,0/82,0 | 9,50/9,50 | 1,90 | 4,60 | IV ^{26, 34} | C | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|--|------------------|--|--|------------------------------|--|--|--------------------------------------|--|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 70-10 (suite) | SPREE Westhafen Berlin–Britzer Verbindungskanal | 14,0 | 85,0/85,0 82,0/82,0 | 9,50/9,50 9,50/9,50 | 2,00 2,00 | 4,00 3,51 | IV ^{26, 34} IV ^{26, 34} | C C | |
| E 70-12 | BERLIN–SPANDAUER SCHIFFFAHRTSKANAL Km 0,0–Westhafen Berlin | 8,0 | 110,0/110,0 /156,0 | 11,45/11,45 /9,00 | 2,20 | 4,00 | Va ^{26, 34} | C | |
| E 71 | TELTOWKANAL ET BRITZER VERBINDUNGSKANAL SPREE-ODER-WASSERSTRASSE Britzer Verbindungskanal– Oder-Spree-Kanal | 31,0 18,0 | 110,0/185,0 80,0/91,0 82,0/156,0 /91,0 | 11,45/11,45 9,00/9,00 9,50/8,25 /9,00 | 2,80 1,75 2,00 2,00 | 5,25 4,40 2,97 2,97 | Vb ²⁷ IV ^{26, 34} IV ^{26, 34} IV ^{26, 34} | B C C C | |
| E 71-02 | POTSDAMER HAVEL | 30,0 | 86,0/86,0 86,0/86,0 | 9,50/9,50 9,50/9,50 | 2,00 1,90 | 3,80 3,80 | IV ^{26, 34} IV ^{26, 34} | C C | |
| E 71-04 | TELTOWKANAL–OSTSTRECKE | 7,0 | 82,0/82,0 82,0/82,0 | 9,50/9,50 9,50/9,50 | 2,00 1,75 | 4,30 4,30 | IV ^{26, 34} IV ^{26, 34} | C C | |
| E 71-06 | DAHME-WASSERSTRASSE Km 0,0–km 8,65 et Notte | 10,0 | 82,0/82,0 /156,0 | 9,50/9,50 /8,25 | 2,00 | 3,95 | IV ^{26, 34} | C | |
| E 80 | CANAL LE HAVRE–TANCARVILLE SEINE Tancarville–Rouen | 19,0 96,1 | 185,0/185,0 185,0/185,0 | 14,00/14,00 14,00/14,00 | 3,50 3,50 | 7,00 ⁽¹⁾ 7,00 ⁽¹⁾ | Vb Vb VII VII | A A A A | À courant libre Itinéraire des navires de haute mer |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------|--|---------------------------|--------------------|--|--------|--------------------------------------|----------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 80 (suite) | SEINE | 171,0 | 180,0/180,0 | 11,40/15,00 | 3,50 | 5,95-11,82 | Vb | A | Canalisée |
| | Rouen-Conflans | | 180,0/180,0 | 11,40/15,00 | 3,50 | 5,95-11,82 | Vb | A | |
| | OISE | 59,0 | 180,0/180,0 | 11,40/11,40 | 3,00 | 6,50 | Vb | A | Travaux en cours |
| | Conflans-Creil | | 180,0/180,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 5,25 | Vb | B | |
| | OISE | 39,7 | 180,0/180,0 | 11,40/11,40 | 3,00 | 6,50 | Vb | A | |
| | Creil-Compiègne | | 180,0/180,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 5,25 | Vb | B | |
| | LIAISON SEINE-MOSELLE ⁶² | 250,0 | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | Nouvelle liaison en projet |
| | Compiègne-Neuves Maisons | | - | - | - | - | - | - | |
| | MOSELLE | 96,0 | 170,0/170,0 | 11,40/11,40 | 3,00 | 6,17 ⁶³ | Vb | A | |
| | Neuves Maisons-Metz | | 170,0/170,0 | 11,40/11,40 | 3,00 | 6,17 ⁶³ | Vb | A | |
| | MOSELLE | 55,0 | 170,0/170,0 | 11,40/11,40 | 3,00 | 6,17 ⁶³ | Vb | A | |
| | Metz-Apach | | 170,0/170,0 | 11,40/11,40 | 3,00 | 6,17 ⁶³ | Vb | A | |
| | MOSELLE | 242,4 | 110,0 ⁶⁴ /185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 6,17 ⁶³ | Vb | A | |
| | Apach-Koblentz (km 242,4-km 0,0) | | 110,0 ⁶⁴ /172,1 | 11,45/11,45 | 2,80 | 6,17 ⁶³ | Vb | A | |
| | RHIN | 31,7 | 135,0/193,0 | 22,80/34,35 ¹⁶ | 2,50 ¹⁷ | 9,10 | Vlc | A | |
| | Koblentz (km 596,0)-km 564,3 | | /269,5 | /22,90 | 2,50 ¹⁷ | 9,10 | Vlc | A | |
| | | | 135,0/193,0 | 22,80/34,35 ¹⁶ | 2,50 ¹⁷ | 9,10 | Vlc | A | |
| | | /269,5 | /22,90 | 2,50 ¹⁷ | 9,10 | Vlc | A | | |
| RHIN | 24,1 | 135,0 ¹⁸ /116,5 | 22,80/22,90 | 2,10 ¹⁷ | 9,10 | Vla | A | En navigation aval | |
| Km 564,3-km 540,2 | | 135,0 ¹⁸ /116,5 | 22,80/22,90 | 2,10 ²¹ | 9,10 | Vla | A | | |
| | | 135,0 ¹⁸ /186,5 | 22,80/22,90 | 2,10 ¹⁷ | 9,10 | Vlb | A | En navigation amont | |
| | | 135,0 ¹⁸ /186,5 | 22,80/22,90 | 2,10 ²¹ | 9,10 | Vlb | A | | |
| RHIN | 40,2 | 135,0/193,0 | 22,80/22,90 | 2,10 ¹⁷ | 9,10 | Vlb | A | | |
| Km 540,2-Mainz (km 500,0) | | /153,0 | /34,35 | 2,10 ¹⁷ | 9,10 | Vlb | A | | |
| | | 135,0/193,0 | 22,80/22,90 | 2,10 ¹⁹ | 9,10 | Vlb | A | | |
| | | /153,0 | /34,35 | 2,10 ¹⁹ | 9,10 | Vlb | A | | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|-----------------------|---------------------------|---------------|--|---------------------------|--------------------|--|-------------------------|--------------------------------------|-----------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 80 (suite) | MAIN | 37,2 | 110,0/190,0 | 14,00/14,00 | 2,90 | 6,00 | Vb | B | |
| | Km 0,0–km 37,2 | | 110,0/190,0 | 14,00/14,00 | 2,70 | 6,00 | Vb | B | |
| | MAIN | 46,8 | 110,0/190,0 | 11,45/11,45 | 2,90 | 6,00 ⁶⁵ | Vb | B | |
| | Km 37,2–km 84,0 | | 110,0/190,0 | 11,45/11,45 | 2,70 | 6,00 ⁶⁵ | Vb | B | |
| | MAIN | 176,0 | 110,0/190,0 | 11,45/11,45 | 2,70 | 6,00 | Vb | B | |
| | Km 84,0–km 260,0 | | 110,0/190,0 | 11,45/11,45 | 2,70 | 6,00 | Vb | B | |
| | MAIN | 124,0 | 110,0/190,0 | 11,45/11,45 | 2,70 | 6,00 | Vb ²⁷ | B | |
| | Km 260,0–km 384,0 | | 110,0 ⁶⁶ /110,0 | 11,45/11,45 | 2,30 | 6,00 | Va ^{27,34} | B | |
| | CANAL MAIN–DONAU | 7,4 | 110,0 ⁶⁶ /190,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 6,00 ⁶⁷ | Vb ²⁷ | B | |
| | Km 0,0–km 7,4 | | 110,0 ⁶⁶ /190,0 | 11,45/11,45 | 2,60 | 6,00 ⁶⁷ | Vb ²⁷ | B | |
| | CANAL MAIN–DONAU | 163,6 | 110,0 ⁶⁶ /190,0 | 11,45/11,45 | 2,80 ⁶⁸ | 6,00 | Vb ²⁷ | B | |
| | Km 7,4–km 171,0 | | 110,0 ⁶⁶ /190,0 | 11,45/11,45 | 2,70 ⁶⁸ | 6,00 | Vb ²⁷ | B | |
| | DANUBE | 34,8 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,70 ⁶⁹ | 6,00 | Vb ²⁷ | B | |
| | Km 2 411,6–km 2 376,8 | | 110,0/185,0 | 11,40/11,40 | 2,70 ⁶⁹ | 6,00 | Vb ²⁷ | B | |
| | DANUBE | 48,4 | 110,0/185,0 | 11,45/22,90 | 2,70 ⁶⁹ | 8,00 | Vlb ⁷⁰ | A | |
| | Km 2 376,8–km 2 328,4 | | 110,0/185,0 | 11,40/22,80 | 2,70 ⁶⁹ | 5,75 ⁷¹ | Vlb ⁷⁰ | A | |
| | DANUBE | 79,4 | 110,0/185,0 | 11,45/22,90 ⁷² | 2,70 ⁶⁹ | 8,00 | Vlb ^{27,70} | A | |
| | Km 2 328,4–km 2 249,0 | | 110,0/110,0 | 11,40/22,80 ⁷² | 2,70 ⁶⁹ | 4,74 ^{71,73} | Vla ^{6,27,34} | B | |
| | DANUBE | 47,2 | 120,0/180,0 | 22,90/22,90 | 2,70 ⁶⁹ | 8,00 | Vlb ^{26,27,34} | A | |
| | Km 2 249,0–km 2 201,8 | | 120,0/185,0 | 22,80/22,80 | 2,70 ⁶⁹ | 4,61 ⁷⁴ | Vlb ^{6,27,70} | B | |
| DANUBE | 163,6 | .../230,0 | 23,00/23,00 | 3,00 ⁷⁵ | 8,00 | Vlb | A | | |
| Km 2 201,8–km 2 038,2 | | .../230,0 | 23,00/23,00 | 3,00 ⁷⁵ | 7,96 ⁷⁶ | Vlb | A | | |
| DANUBE | 30,2 | .../230,0 | 23,00/23,00 | 3,00 ⁷⁷ | 8,00 | Vlb | A | | |
| Km 2 038,2–km 2 008,0 | | .../230,0 | 23,00/23,00 | 3,00 ⁷⁸ | 8,00 | Vlb | A | | |
| DANUBE | 58,8 | .../230,0 | 23,00/23,00 | 3,00 ⁷⁵ | 8,00 | Vlb | A | | |
| Km 2 008,0–km 1 949,2 | | .../230,0 | 23,00/23,00 | 3,00 ⁷⁵ | 7,67 ⁷⁹ | Vlb | A | | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|-------------------------------------|---|---------------|--|---------------------------|-------------------------|--|--------|--------------------------------------|--|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 80 (suite) | DANUBE | 28,2 | .../275,0 | 23,00/23,00 | 3,00 ⁷⁵ | 8,00 | Vlc | A | |
| | Km 1 949,2–km 1 921,0 | | .../275,0 | 23,00/23,00 | 3,00 ⁷⁵ | 7,71 ⁸⁰ | Vlc | A | |
| | DANUBE | 40,7 | .../195,0 | 23,00/23,00 | 3,00 ⁷⁷ | 10,00 | Vlc | A | En navigation aval 4 barges/bateaux à marchandises maximum |
| | Km 1 921,0–km 1 880,3 | | .../110,0 | 23,00/35,00 | | | | | |
| | | | .../195,0 | 23,00/23,00 | 3,00 ⁷⁸ | 10,00 | Vlb | A | |
| | | | .../110,0 | 23,00/35,00 | | | | | |
| | DANUBE | 18,3 | .../275,0 | 23,00/12,00 | 3,00 ⁷⁷ | 10,00 | Vlc | A | En navigation amont 4 barges/bateaux à marchandises maximum |
| | Devin–Bratislava (km 1 880,3–km 1 862,0) | | .../195,0 | 23,00/23,00 | | | | | |
| | | | .../275,0 | 23,00/12,00 | 3,00 ⁷⁸ | 10,00 | Vlb | A | |
| | CANAL DE DÉRIVATION DU DANUBE | 51,0 | .../275,0 | 22,80/22,80 | 3,50 | 9,10 | Vlc | A | |
| | Bratislava–Sap (km 1 862,0–km 1 811,0) | | .../210,0 | 22,80/22,80 | 2,50 | 9,10 | Vlc | A | |
| | DANUBE | 27,0 | .../275,0 | 22,80/34,20 ⁸¹ | 3,50 | 9,10 | Vlc | A | En navigation aval |
| | Km 1 811,0–km 1 784,0 ⁸³ | | .../200,0 | .../34,20 | 3,50/2,50 ⁸² | 9,10 | Vlc | A | |
| | | | .../160,0 | .../38,00 | 2,50 | 9,09 | Vlb | A | |
| | .../280,0 | | .../22,80 | 3,50/2,50 ⁸² | 9,10 | Vlc | A | | |
| DANUBE | 75,8 | .../220,0 | .../24,00 | 2,50 | 9,09 | Vlb | A | En navigation amont | |
| Km 1 784,0–km 1 708,2 ⁸³ | | .../200,0 | .../34,20 | 3,50/2,50 ⁸² | 9,10 | Vlc | A | | |
| | | .../220,0 | .../38,00 | 2,00 | 8,86 | Vlb | A | En navigation aval | |
| | | .../280,0 | .../22,80 | 3,50/2,50 ⁸² | 9,10 | Vlc | A | En navigation amont | |
| | | .../220,0 | .../38,00 | 2,00 | 8,83 | Vlb | A | En navigation amont | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES | |
|---|---|-------------------|--|----------------|------------------|--|-----------------------|--------------------------------------|---------------------|---------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| E 80 (suite) | DANUBE Embouchure de l'Ipoly–Budapest (km 1 708,2–km 1 652,0) ⁸⁴ | 56,2 | /225,0 | /38,00 | 2,50 | 8,81 | Vlc | A | En navigation aval | |
| | | | /225,0 | /38,00 | 2,00 | 8,81 | Vlb | A | | |
| | | | 225,0/285,0 | 38,00/27,00 | 2,50 | 8,78 | Vlc | A | | En navigation amont |
| | | | 225,0/285,0 | 38,00/27,00 | 2,00 | 8,78 | Vlb | A | | |
| | | | /225,0 | /38,00 | 2,50 | 8,87 | Vlc | A | | En navigation aval |
| | | | 195,0/220,0 | 46,00/27,00 | 2,00 | 8,87 | Vlb–Vlc (km 1 641) | A | | |
| | DANUBE Budapest (km 1 652,0–km 1 632,0) ^{84, 85} | 20,0 | 225,0/285,0 | 38,00/27,00 | 2,50 | 8,78 | Vlc | A | En navigation amont | |
| | | | 225,0/285,0 | 38,00/27,00 | 2,00 | 8,78 | Vlb–Vlc (km 1 641) | A | | |
| | | | /225,0 | /48,00 | 2,50 | 8,47 | Vlc | A | | En navigation aval |
| | | | /225,0 | /48,00 | 1,90 | 8,47 | Vlc | A | | |
| | | | /300,0 | /38,00 | 2,50 | 8,78 | Vlc | A | | En navigation amont |
| | | | /300,0 | /38,00 | 1,90 | 8,78 | Vlc | A | | |
| DANUBE Budapest–Mohács (km 1 632,0–km 1 449,0) ⁸⁶ | 183,0 | /225,0 | /48,00 | 2,50 | 8,47 | Vlc | A | En navigation aval | | |
| | | /225,0 | /48,00 | 1,90 | 8,47 | Vlc | A | | | |
| DANUBE Mohács–Frontière sud (km 1 449,0–km 1 433,0) ⁸⁷ | 16,0 | /300,0 | /38,00 | 2,50 | 8,78 | Vlc | A | En navigation amont | | |
| | | /300,0 | /38,00 | 1,90 | 8,78 | Vlc | A | | | |
| DANUBE Mohács–Frontière sud (km 1 449,0–km 1 433,0) ⁸⁷ | 16,0 | /300,0 | /38,00 | 2,50 | – | Vlc | A | En navigation amont | | |
| | | /300,0 | /38,00 | 2,50 | – | Vlc | A | | | |
| DANUBE Km 1 433,0–km 1 366,0 ⁸⁸ | 67,0 | 110,0/280,0 | 11,40/34,20 | 2,50 | 9,10 | Vlc | A | À courant libre | | |
| | | Aucune limitation | Aucune limitation | 2,50 | 8,80 | Vlc | A | | | |
| DANUBE Km 1 366,0–km 1 295,5 ⁸⁹ | 70,5 | 110,0/280,0 | 11,40/34,20 | 2,50 | 9,10 | Vlc | A | À courant libre | | |
| | | Aucune limitation | Aucune limitation | 2,50 | 9,10 | Vlc | A | | | |
| DANUBE Km 1 295,5–km 1 215,0 ⁹⁰ | 80,5 | 110,0/280,0 | 11,40/34,20 | 2,50 | 9,10 | Vlc | A | À courant libre | | |
| | | Aucune limitation | Aucune limitation | 2,50 | 9,10 | Vlc | A | | | |
| DANUBE Km 1 215,0–km 1 175,0 | 40,0 | 110,0/280,0 | 11,40/34,20 | 2,50 | 9,10 | Vlc | A | À courant libre | | |
| | | Aucune limitation | Aucune limitation | 2,50 | 9,10 | Vlc | A | | | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|------------------------------------|-------------------|--|-------------------|-------------------|--|--------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 80 (suite) | DANUBE | 100,0 | .../... | .../... | ... | ... | VII | A | Canalisée |
| | Km 1 175,0–km 1 075,0 | | Aucune limitation | Aucune limitation | 3,50 | 9,15 | VII | A | |
| | DANUBE | 128,0 | 140,0/300,0 | 15,00/33,00 | 3,50 | 23,71 ⁹¹ | VII | A | Canalisée |
| | Km 1 075,0–km 947,0 | | Aucune limitation | Aucune limitation | 3,50 | Aucune limitation | VII | A | |
| | DANUBE | 16,0 | 140,0/300,0 | 15,00/33,00 | 3,50 | ... | VII | A | Canalisée |
| | Km 947,0–km 931,0 | | Aucune limitation | Aucune limitation | 3,50 | 10,00 ⁹² | VII | A | |
| | DANUBE | 65,0 | 140,0/300,0 | 15,00/33,00 | 3,50 | ... | VII | A | Canalisée |
| | Km 931,0–km 866,0 | | Aucune limitation | Aucune limitation | 3,50 | Aucune limitation | VII | A | |
| | DANUBE | 6,0 | 140,0/300,0 | 15,00/33,00 | 3,50 | ... | VII | A | À courant libre depuis le km 863,0 |
| | Km 866,0–km 860,0 | | Aucune limitation | Aucune limitation | 3,50 | 13,50 ⁹³ | VII | A | |
| | DANUBE | 15,0 | 140,0/300,0 | 15,00/33,00 | 3,50 | ... | VII | A | À courant libre |
| | Km 860,0–km 845,0 | | Aucune limitation | Aucune limitation | 3,50 | Aucune limitation | VII | A | |
| | DANUBE | 470,0 | 140,0/300,0 | 15,00/33,00 | 2,50 | 13,91 ⁹⁴ | VII | A | À courant libre |
| | Km 845,0–km 375,0 | | Aucune limitation | Aucune limitation | 2,50 | ... | VII | A | |
| | DANUBE | 205,0 | 140,0/300,0 | 15,00/33,00 | ... | ... | VII | A | À courant libre |
| | Km 375,0–km 170,0 | | Aucune limitation | Aucune limitation | ... | ... | VII | A | |
| DANUBE | 170,0 | 180,0/180,0 | 40,00/40,00 | 7,01 | ... | VII | A | À courant libre | |
| Km 170,0–km 0,0 | | Aucune limitation | Aucune limitation | ... | Aucune limitation | VII | A | | |
| E 80-02 | SEINE | 26,0 | | | | | VII | A | À courant libre |
| | Tancarville–Estuaire | | | | | | VII | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 80-04 | SEINE | 62,0 | 180,0/180,0 | 11,40/11,40 | 3,00–3,50 | 5,15 ⁹⁵ | Vb | A | Canalisée |
| | Conflans–Paris | | 180,0/180,0 | 11,40/11,40 | 3,00–3,50 | 5,15 ⁹⁵ | Vb | A | |
| | SEINE | 110,0 | 180,0/180,0 | 11,40/11,40 | 2,80 | 5,50 | Vb | B | Canalisée |
| | Paris–Montereau (km 178,0–km 68,0) | | 180,0/180,0 | 11,40/11,40 | 2,80 | 5,50 | Vb | B | |
| | SEINE | 22,0 | 180,0/180,0 | 11,40/11,40 | 2,80 | 5,25 | Vb | B | Canalisée |
| | Montereau–Bray (km 68,0–km 46,0) | | 180,0/180,0 | 11,40/11,40 | 2,20–2,80 | 5,20 | Vb | B | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|--|--------------------|--|----------------|------------------|--|------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 80-04 (suite) | SEINE Bray–Nogent (km 46,0–km 19,0) | 27,0 | 180,0/180,0 | 11,40/11,40 | 2,80 | 5,25 | Va | B | Liaison à accroître significativement |
| E 80-06 | SAAR Moselle–Völklingen | 73,7 | 120,0/120,0 | 8,00/8,00 | 2,00 | 5,25 ⁹⁶ | II | C | |
| | | | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,75 | Vb | B | |
| E 80-08 | SAAR Völklingen–Saarbrücken | 17,7 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,75 | Vb | B | |
| | | | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Vb ²⁷ | B | |
| E 80-10 | DRAVA De l'embouchure (son confluent avec le Danube) jusqu'au port de Nemetin, Osijek ⁹⁷ | 14,0 | 110,0/185,0 | 11,45/11,45 | 2,80 | 5,25 | Vb ²⁷ | B | |
| | | | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | Aucune limitation | IV | A | À courant libre |
| E 80-01 | CANAL DANUBE–SAVA Vukovar–Samac | 61,0 | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | Aucune limitation | IV | A | |
| | | | 110,0/185,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 9,60 | Vb | A | Nouvelle liaison à construire |
| E 80-01-02 | TISZA Km 0,0–km 63,4 | 63,4 | - | - | - | - | - | - | |
| | | | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | B |
| E 80-01-02 | TISZA Km 63,4–km 160,0 | 96,6 | 85,0/172,0 | 8,20/11,40 | 2,50 | Aucune limitation | Va | B | |
| | | | .../... | .../... | ... | 7,00 | ... | ... | B |
| E 80-01-02 | TISZA Szeged–Frontière d'État (km 160,0–km 173,0) ⁹⁸ | 13,0 | 85,0/172,0 | 8,20/11,40 | 2,50 | 7,76 | Va | B | |
| | | | .../140,0 | .../23,00 | 2,50 | - | Vla | A | |
| E 80-01-02 | BEGEJ De l'embouchure à l'écluse de Klek | 34,1 | .../140,0 | .../23,00 | 2,50 | - | IV | A | |
| | | | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | ... |
| E 80-01-02 | BEGEJ De l'écluse de Klek à l'écluse d'Itebej | 31,5 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| | | | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | ... |
| E 80-12 | BEGA Jusqu'à Timisoara | 45,5 ⁹⁹ | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | |
| | | | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | ... |
| E 80-12 | SAVA Km 0,0–km 107,0 | 107,0 | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 7,00 | Va | B | Canalisée |
| | | | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,00 | 6,96 | IV | B | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|--|---|-----------------------|--|----------------|-------------------|--|--------|---|-----------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 80-12 (suite) | SAVA Km 107,0–km 210,8 | 103,8 | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 7,00 | Va | B | À courant libre |
| | | | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,00 | 6,46 | IV | B | |
| | SAVA Račinovci–Gunja (km 210,8–km 234,0 ⁽⁰⁰⁾) | 23,2 | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 7,00 | Va | A | À courant libre |
| | | | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 7,60 | IV | A | |
| | SAVA Gunja–Slavonski Šamac (km 234,0–km 313,7 ⁽⁰¹⁾) | 79,7 | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 8,14 | IV | A | À courant libre |
| | | | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 8,14 | IV | A | |
| SAVA Slavonski Šamac–Oprisavci (km 313,7–km 338,2 ⁽⁰²⁾) | 24,5 | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | Aucune limitation | IV | B | À courant libre | |
| | | 70,0/85,0 | 9,00/9,00 | 1,60 | Aucune limitation | III | B | | |
| SAVA Oprisavci–Slavonski Brod (km 338,2–km 371,2) | 33,0 | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | Aucune limitation | IV | A | À courant libre | |
| SAVA Slavonski Brod–Sisak (Galdovo) (km 371,2–km 594,0 ⁽⁰³⁾) | 222,8 | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 7,00 | IV | A | À courant libre. Rayons plus petits, à certains endroits, navigation unidirectionnelle | |
| | | 70,0/85,0 | 9,00/9,00 | 2,00 | 6,16 | III | A | | |
| E 80-03 | OLT Jusqu'à Slatina | 135,0 ⁽⁰⁴⁾ | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | |
| | | | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | |
| E 80-05 | CANAL DANUBE–BUCURESTI | 73,0 | .../106,6 | .../11,40 | 3,00 | 11,00 | Va | A | En construction |
| | | | - | - | - | - | - | - | |
| E 80-14 | CANAL DANUBE–MER NOIRE | 64,4 | 138,3/296,0 | 16,80/23,50 | 5,50/3,80 | 16,50 | Vlc | A | Canalisé |
| | | | 138,3/296,0 | 16,80/23,50 | 5,50/3,80 | 16,50 | Vlc | A | |
| E 80-14-01 | CANAL POARTA ALBA–MIDIA NAVODARI | 27,5 | 110,0/120,0 | 11,50/11,50 | 3,80 | 12,50 | Va | A | Canalisé |
| | | | 110,0/120,0 | 11,50/11,50 | 3,80 | 12,50 | Va | A | |
| E 80-07 | PRUT Embouchure–Kakhul | 85,0 | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | À courant libre |
| | | | 42,0/60,3 | 7,80/7,80 | 1,00 | 9,00 | II | C | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|----------------------------------|---|---------------|--|----------------|---------------------|--|--------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 80-07 (suite) | PRUT | 322,0 | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | À courant libre |
| | Kakuhl–Unghehi | | 42,0/60,3 | 7,80/7,80 | 1,00 | 8,50 | II | C | |
| E 80-09 | DANUBE–BRAS DE KILIA | 98,0 | 125,0/300,0 | 17,50/40,00 | 7,20 | Aucune limitation | VII | A | À courant libre |
| | Cape Chatal d'Izmail–Vyikove (km 116,0–km 18,0 ¹⁰⁵) | | 125,0/300,0 | 17,50/40,00 | 7,20 | Aucune limitation | VII | A | |
| | DANUBE–BRAS DE KILIA | 7,0 | 125,0/300,0 | 17,50/40,00 | 7,20 | Aucune limitation | VII | A | À courant libre |
| | Vyikove–Bras de Bystre (Starostambulske) (km 18,0–km 11,0) | | 125,0/300,0 | 17,50/40,00 | 7,20 | Aucune limitation | VII | A | |
| E 80-16 | DANUBE–BRAS DE KILIA | 9,43 | 125,0/300,0 | 17,50/40,00 | 7,20 | Aucune limitation | VII | A | À courant libre |
| | Bras de Bystre–Canal d'accès à la mer (km 11,0–km 1,57) | | 125,0/300,0 | 17,50/40,00 | 5,85 | Aucune limitation | VII | A | |
| | CANAL D'ACCÈS À LA MER Km 1,57–km (–1,85) | 3,42 | 125,0/300,0 | 17,50/40,00 | 7,20 | Aucune limitation | VII | A | Itinéraire des navires de haute mer |
| E 80-16 | DANUBE–BRAS DE SAINT-GEORGES | 89,0 | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | À courant libre |
| | Km 0,0–km 89,0 | | .../... | .../... | 2,50 | ... | Vb | ... | |
| | DANUBE–BRAS DE SAINT-GEORGES | 19,0 | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | À courant libre |
| | Km 89,0–km 108,0 | | .../... | .../... | 2,50 | ... | Vlb | ... | |
| E 81 | VÁH | 27,4 | 110,0/110,0 | 22,80/22,80 | 2,50 | 7,00 | Vla | A | Nouvelle écluse envisagée |
| | Komárno–Kolarovo (km 0,0–km 27,4) | | 110,0/110,0 | 22,80/22,80 | 1,60 ¹⁰⁶ | 10,20 ¹⁰⁷ | Vla | ... | |
| | VÁH | 14,7 | 110,0/110,0 | 22,80/22,80 | 2,50 | 7,00 | Vla | A | Modernisation nécessaire |
| | Kolarovo–Selice (km 27,4–km 42,1) | | 110,0/110,0 | 22,80/22,80 | ... | ... | Vla | ... | |
| VÁH | 21,0 | 110,0/110,0 | 22,80/22,80 | 2,50 | 7,00 | Vla | A | Navigation locale seulement | |
| Selice–Kráľová (km 42,1–km 63,1) | | 110,0/110,0 | 22,80/22,80 | ... | ... | Vla | ... | | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|---|-------------------|--|----------------|--------------------|--|--------|--------------------------------------|---|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 81 (suite) | VÁH | 388 | 110,0/110,0 | 22,80/22,80 | 2,50 | 7,00 | Vla | A | En partie canalisée, modernisation nécessaire |
| | Kráľová–Hlohovec (km 63,1–km 101,9) | | 110,0/110,0 | 22,80/22,80 | ... | ... | Vla | ... | |
| | VÁH | 138,1 | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | 2,50 | 7,00 | Va | A | Modernisation, construction et reconstruction nécessaires |
| | Hlohovec–Žilina (km 101,9–km 240,0) | | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | ... | ... | Va | ... | |
| E 90 | LIAISON VÁH–ODER | 80,0 ⁶ | 110,0/110,0 | 11,40/11,40 | ... | ... | Va | ... | Nouvelle liaison à construire |
| | CANAL DE CORINTHE | 6,4 ⁶ | .../... | 24,60/24,60 | 6,70 | ... | Vlc | ... | |
| | DON ET CANAL VOLGO-DONSKOY | 545,0 | 141,0/141,0 | 16,20/16,20 | 3,20 ⁰⁸ | 13,50 | Va | A | Canalisée en amont de l'Oust-Donetsk |
| | Km 3 121,0–Volgograd (Krasnoarmeysk) | | 141,0/141,0 | 16,20/16,20 | 3,20 ⁰⁸ | 13,50 | Va | A | |
| E 90-03 | VOLGA | 453,3 | 280,0/280,0 | 28,50/28,50 | 3,60 | 12,30 | Vlc | A | |
| | Volgograd (Krasnoarmeysk)–Streletskeye | | 280,0/280,0 | 28,50/28,50 | 3,60 | 12,30 | Vlc | A | |
| | DNISTER | 39,0 | 65,0/85,0 | 14,00/14,00 | 1,80 | 6,30 | III | B | À courant libre |
| | Bilhorod Dnistrovskyy–Frontière Ukraine/République de Moldova | | .../85,0 | .../14,00 | 1,70 | 6,30 | III | B | |
| E 91 | NISTRU (DNISTER) | 98,0 | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | À courant libre |
| | Frontière Ukraine/République de Moldova–Reskeet | | 85,0/85,0 | 14,00/14,00 | 1,80 | 6,30 | III | B | |
| | NISTRU (DNISTER) | 103,0 | .../... | .../... | | | | | À courant libre |
| | Reskeet–Bender | | 85,0/85,0 | 14,00/14,00 | 1,80 | 13,50 | III | B | |
| E 91 | CANAL MILANO–PÒ | 60,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 | 7,00 | Va | B | Projet en développement |
| | Milano–Pizzighettone | | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | |
| | CANAL MILANO–PÒ | 14,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 | 7,00 | Va | A | Canalisée |
| | Pizzighettone–Cremona | | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 ⁰⁹ | 6,50 | Va | A | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|--|---|---------------|--|----------------|--------------------|--|--------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 91 (suite) | PÓ | 49,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 | 7,00 | Va | A | |
| | Cremona–Casalmaggiore ¹¹⁰ | | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 ⁰⁹ | 5,25 | Va | B | |
| | PÓ | 70,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 | 7,00 | Va | A | |
| | Casalmaggiore–Embouchure de la rivière Mincio (Mantova ¹¹¹) | | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 | 5,74 | Va | B | |
| | PÓ | 126,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 | 7,00 | Va | A | |
| | Embouchure de la rivière Mincio (Mantova)–Volta Grimana ¹¹² | | 80,0/80,0 | 11,00/11,00 | 2,50 | 5,72 | IV | B | |
| | CANAL PÓ–BRONDOLO | 20,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 | 7,00 | Va | A | |
| | Volta Grimana (Pó)–Brondolo ¹¹³ | | 110,0/110,0 | 12,50/12,50 | 2,50 | 3,75 | Va | B | |
| | VOIE NAVIGABLE ENTRE | 35,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 | 7,00 | Va | A | |
| | Brondolo–Marghera (Venezia) | | 110,0/110,0 | 12,50/12,50 | 2,50 | ... | Va | B | |
| | LAGUNA VENETA | 120,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 | 7,00 | Va | A | |
| | Marghera–Porto Nogaro (Punta Sdobba) | | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 6,50 | IV | B | |
| | LAGUNA VENETA | 60,0 | 285,0/285,0 | 33,0/34,2 | 2,50/4,50 | 7,00 | VII | A | Punta Sdobba – Trieste: route côtière |
| Porto Nogaro (Punta Sdobba)–Monfalcone–Trieste | | 285,0/285,0 | 33,0/34,2 | 2,50/4,50 | 7,00 | VII | A | | |
| E 91-02 | PÓ | 38,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 | 6,50 | Va | A | |
| | Cremona–Piacenza | | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 ¹⁴ | 6,50 | IV | B | |
| | PÓ | 58,5 | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 7,00 | IV | A | |
| | Piacenza–Pavia | | 80,0/80,0 | 9,50/9,50 | 1,60/2,00 | 6,50 | III | C | |
| | PÓ | 85,0 | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 7,00 | IV | A | |
| E 91-01 | Pavia–Casale Monferrato | | 80,0/80,0 | 9,50/9,50 | 1,60/2,00 | 6,50 | III | C | |
| | MINCIO | 17,0 | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 7,00 | IV | A | |
| | Embouchure–Lago Inferiore (Mantova) | | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 ¹⁵ | 6,50 | IV | B | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE | LONGUEUR (km) | DIMENSIONS MAXIMALES DES BATEAUX ET DES CONVOIS POUSSÉS QUI PEUVENT ÊTRE ACCEPTÉES | | | HAUTEUR MINIMALE SOUS LES PONTS **** (m) | CLASSE | ADAPTABILITÉ AU TRANSPORT COMBINÉ ** | REMARQUES |
|------------------|--|---------------|--|----------------|------------------|--|--------|--------------------------------------|---|
| | | | LONGUEUR*** (m) | LARGEUR*** (m) | TIRANT D'EAU (m) | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| E 91-04 | VOIE NAVIGABLE DE FERRARE | 35,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,80 | 7,00 | Va | A | Reclassement en classe Va en cours d'exécution |
| | Ferrare–Porto Garibaldi ¹⁶ | | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | 4,10 | IV | B | |
| E 91-06 | VOIE NAVIGABLE DE FERRARE | 35,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,80 | 7,00 | Va | A | Reclassement en classe Va en cours d'exécution. Ravenna: route côtière |
| | Porto Garibaldi–Ravenna | | 85,0/85,0 | 9,50/9,50 | 2,50 | ... | IV | A | |
| E 91-03 | PÔ GRANDE ¹⁷ | 33,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,80 | 7,00 | Va | A | |
| | Volta Grimana–Embouchure | | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 | 7,00 | Va | B | |
| E 91-03 | CANAL MANTOVA–MER ADRIATIQUE | 23,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,80 | 7,00 | Va | A | |
| | Mantova–Écluse de Valdaro–Ostiglia | | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 | 6,50 | Va | A | |
| E 91-03-02 | CANAL MANTOVA–MER ADRIATIQUE | 80,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,80 | 7,00 | Va | A | Limitation à cause du pont ferroviaire |
| | Ostiglia–Écluse de Baricetta ¹⁵ | | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 | 4,90 | Va | B | |
| E 91-03-02 | CANAL MANTOVA–MER ADRIATIQUE | 33,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,80 | 7,00 | Va | A | Reclassement envisagée |
| | Écluse de Baricetta–Porto Levante | | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 | 5,50 | Va | B | |
| E 91-05 | PÔ–CANAL MANTOVA–MER ADRIATIQUE | 2,2 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,80 | 7,00 | Va | A | Canal |
| | Via liaison S. Leone | | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 | 6,50 | Va | ... | |
| E 91-05 | CANAL PADOVA–VENEZIA | 27,0 | 110,0/110,0 | 12,00/12,00 | 2,50 | 7,00 | Va | A | Réalisé que pour certaines sections. Réalisation en phase de conception |
| | | | .../... | .../... | ... | ... | ... | ... | |

Notes concernant le tableau 1

- ¹ Réouverture prévue de cette section, actuellement hors service.
- ² Lorsque le pont n'est pas ouvert, le tirant d'air est de 11,50 m pour le niveau moyen de la marée (MHW) au Normal Amsterdam Peil (niveau d'eau de référence des Pays-Bas = niveau moyen de la marée) (NAP) + 0,96 m.
- ³ Autorisé seulement en navigation aval.
- ⁴ Pour un niveau d'eau près d'Empel NAP + 2,55 m.
- ⁵ Selon le niveau habituel de la marée.
- ⁶ Estimation du secrétariat.
- ⁷ Tous les ponts sont mobiles.
- ⁸ Les navires de haute mer de 175,0 × 25,0 × 8,80 m sont autorisés.
- ⁹ Pour un niveau d'eau fixe le plus bas pour les cours d'eau (OLW) NAP – 0,20 m.
- ¹⁰ Lorsque le pont n'est pas ouvert, le tirant d'air est de 12 m pour MHW NAP + 0,96 m.
- ¹¹ Pour OLW NAP + 0,15 m.
- ¹² Pour les navires de haute mer de 256,0 × 34,0 × 12,25 m.
- ¹³ Pour un niveau d'eau faible fixe (OLR) à Lobith NAP + 7,95 m.
- ¹⁴ Pour un niveau d'eau de débit maximum du cours d'eau à Lobith NAP + 15,58 m (Marke II).
Pour un niveau d'eau moyen à Lobith NAP + 10,10 m.
- ¹⁵ Profondeur du chenal, inférieure au Gleichwertiger Wasserstand (GLW) 2002 (entre Emmerich et Duisburg : 2,80 m au dessous du GLW).
- ¹⁶ En navigation aval; ramenée à 22,90 m en période de basses eaux.
- ¹⁷ Profondeur du chenal, inférieure au GLW 2002.
- ¹⁸ La hauteur libre sous le pont routier de Rheinhausen-Ouisburg-Hochfeld (km Rhin 775,29) est de 8,88 m au PHEN.
La hauteur libre sous le pont Josef-Kardinal-Frings-Brucke (Sudbrucke Dusseldorf, km Rhin 737,10) est de 8,61 m au PHEN.
La hauteur libre sous le pont Kniebrucke Ousseldorf (km Rhin 743,57) est de 8,82 m au PHEN.
- ¹⁹ Sous le pont routier de Köln-Deutz (km Rhin, 687,93), une hauteur de 9,10 m au dessus du PHEN n'est disponible que sur une largeur de 94 m. Sous le pont routier de Bonn-Beuel (Kennedy-Brucke Bonn, km Rhin 654,94), une hauteur de 9,10 m au-dessus du PHEN n'est disponible que sur une largeur de 115 m.
- ²⁰ 110,0 m à certains niveaux d'eau.
- ²¹ Profondeur du chenal, inférieure au GLW 2012 (entre St. Goar et Mainz : une profondeur de 1,90 m est garantie au moins 345 jours par an).
- ²² Dans le cas où certaines chambres d'écluse sont fermées, les dimensions sont réduites.
- ²³ Le secrétariat a été informé par le gouvernement français que le projet de liaison Saône–Moselle/Saône–Rhin est abandonné.
- ²⁴ Pont à Avignon — 6,30 m, pont à Tarascon — 7,40 m, pont à Arles — 7,88 m.
- ²⁵ La section Fos–Port de Marseille n'est pas en service à cause de la fermeture du tunnel du Rove.
- ²⁶ La hauteur sous pont requise pour cette classe ne peut être réalisée.
- ²⁷ Des restrictions sont applicables à la circulation dans les deux sens.
- ²⁸ Les bateaux et les convois jusqu'à 90,0 m de long et 9,60 m de large peuvent tirer jusqu'à 2,80 m.
- ²⁹ Du km 113,0 au km 124,0 — 5,50 m.
- ³⁰ Le tirant d'eau peut être réduit à 2,10 m pendant 20 jours par an en période d'étiage en aval d'Iffezheim.
- ³¹ Ces chiffres correspondent à un niveau de 5,00 m sur l'échelle de Bâle-Rheinhalle et tiennent compte d'une marge de sécurité de 40 cm.
- ³² Le Mittlere Brücke est déterminant pour le tronçon entre Bâle et Rheinfelden. Il a une hauteur libre de 5,10 m pour chaque arche sur une largeur de 17,0 m au PHEN.
- ³³ Aucune dimension n'est définie pour les bateaux de navigation intérieure; les navires de haute mer de 325,0 × 42,0 × 13,10 m sont autorisés.
- ³⁴ La profondeur requise pour cette catégorie ne peut être garantie (elle dépend du niveau d'eau).
- ³⁵ Au-dessus du niveau d'eau moyen.
- ³⁶ Profondeur du chenal, inférieure au GLW 89.
- ³⁷ Selon le niveau d'eau prévalant.
- ³⁸ Les dimensions maximales des convois poussés devront être de 137,0 × 23,0 m ou 170,0 × 11,5 m.
- ³⁹ La longueur totale de l'ascenseur fluvial de Lüneburg est de 100,0 m; les unités allant jusqu'à 100,0 m de long sont autorisées.
- ⁴⁰ Il est peu probable que le projet soit mis à exécution rapidement.
- ⁴¹ La prescription concernant la longueur de convoi autorisée pour cette classe ne peut être respectée.
- ⁴² Classe à déterminer entre les Gouvernements polonais et allemand.
- ⁴³ Voie non-navigable. Un barrage à Kozłowice, en aval de Brest, n'a pas d'écluses de navigation et constitue un obstacle majeur.

- 44 Pendant l'éclusage, le pousseur doit entrer dans le bassin parallèlement aux barges.
- 45 En période de basses eaux, le tirant d'eau maximum est limité à 3,00 m.
- 46 Le tirant d'eau est limité sur la section allant de l'écluse de Gorodetski à Nizhny Novgorod (longueur 56,0 km).
- 47 À un niveau d'eau prévu.
- 48 Sur la section Sarapul–Chaikovsky (longueur 68 km). Sur d'autres sections, le tirant d'eau navigable maximum est de 3,30 m.
- 49 Des bateaux d'une plus grande longueur sont autorisés si leur largeur est agréée. Les convois poussés de 83,0 m sont autorisés seulement jusqu'au km 126,0; de là jusqu'au km 210,0, la longueur autorisée n'est que de 60,0 m.
- 50 Le tirant d'eau de 3,80 m est assuré sur 162,0 km du fleuve (de l'embouchure au km 135,0 et sur 27,0 km entre le barrage de Pocinho et le port espagnol de Vega Terron). Sur le reste du fleuve, le tirant d'eau de 2,00 m est assuré.
- 51 Ce chiffre est ramené à 6,60 m sous le pont de Ferradosa au km 151,0.
- 52 C'est sous le pont de Westminster que la hauteur libre est la plus faible.
- 53 La hauteur est limitée en raison de la présence de câbles d'alimentation électrique.
- 54 Les dimensions maximales des bateaux s'appliquent le jour avec une bonne visibilité. L'Administration maritime suédoise peut faire des exceptions pour la navigation des bateaux de dimensions maximales allant jusqu'à 130,0 × 19,00 × 6,80 m.
- 55 Il était prévu qu'il soit atteint en 2019, après la reconstruction du chenal, qui est en cours.
- 56 Sur la section de Geldersche IJssel à Eefde le tirant d'eau maximal est très inférieur à 2,80 m lorsque le niveau d'eau externe au niveau de l'écluse Eefde est inférieur à 3,20 m + NAP.
- 57 Les unités de 86,0 × 9,50 m et les convois de 147,0 × 9,00 m peuvent obtenir un permis de navigation spécial.
- 58 Itinéraire remplaçant la voie navigable passant par la rivière Szkarpa.
- 59 Profondeur du chenal.
- 60 Un aménagement de l'Untere Havel- Wasserstraße est en cours au sud de Wustermark.
- 61 Aucune limitation lorsque les ponts sont ouverts.
- 62 Le secrétariat a été informé par le gouvernement français que le projet de la liaison Seine–Moselle est abandonné.
- 63 Hauteur garantie 300 jours par an.
- 64 135,0 m sous certaines conditions.
- 65 Sauf pour le pont routier d'Auheim au km 59,56 où une hauteur libre de 4,39 m est applicable.
- 66 Les bateaux de plus de 90,0 m de long font l'objet de prescriptions supplémentaires concernant le transport de matériel.
- 67 Sauf pour les ponts de Kettenbrücke et Löwenbrücke à Bamberg, où la hauteur libre applicable est de 5,41 m.
- 68 Un permis spécial est exigé si le tirant d'eau dépasse 2,50 m.
- 69 Au PBE (profondeur du chenal).
- 70 Les prescriptions applicables à la longueur et à la largeur des unités de cette classe ne peuvent être respectées.
- 71 Pont routier à Pfatter.
- 72 Seuls les bateaux d'une largeur ne dépassant pas 11,40 m peuvent naviguer en aval.
- 73 Pont ferroviaire à Deggendorf.
- 74 Luitpolbrücke à Passau.
- 75 Tirant d'eau maximum selon le règlement de police; profondeur du chenal de 2,70 m au PBE.
- 76 Pont Nibelungenbrücke à Linz.
- 77 Tirant d'eau maximum selon le règlement de police; profondeur du chenal de 3,00 m au PBE.
- 78 Tirant d'eau maximum selon le règlement de police ; profondeur du chenal de 2,50 m au PBE dans la partie profonde du chenal.
- 79 Pont routier à Stein/Mautern.
- 80 Pont U6 à Vienne.
- 81 Limitation de la largeur à l'écluse de Gabčíkovo 34,00 m.
- 82 Des règlements détaillés sont donnés dans les avis à la batellerie slovaques et/ou hongrois pertinents.
- 83 3,50 m — la valeur visée slovaque, 2,50 m — la valeur visée hongroise.
- 84 En navigation amont, les paramètres longueur/largeur s'appliquent aux convois; aucune restriction pour les bateaux. Si le chenal fait moins de 80,0 m de large, longueur/largeur = 225,0/27,0 m.
- 85 En navigation aval, les paramètres longueur/largeur s'appliquent aux convois ; aucune restriction pour les bateaux.
- 86 Les paramètres longueur/largeur s'appliquent aux convois ; aucune restriction pour les bateaux. Les paramètres longueur/largeur suivants sont applicables :
- Si le chenal fait moins de 120,0 m de large, longueur/largeur = 225,0/38,0 m ; si le chenal fait moins de 80,0 m de large, longueur/largeur=145,0/38,0 m ; au pont au km 1 560,55, si l'indicateur de niveau d'eau à Dunaföldvár est inférieur à 50 cm, longueur/largeur = 145,0/35,0 m ; au pont au km 1 480,22, si l'indicateur de niveau d'eau à Baja dépasse 600 cm, longueur/largeur = 225,0/38,0 m (en navigation aval) ;
 - Si le chenal fait moins de 120,0 m de large, longueur/largeur = 225,0/38,0 m ou 300,0/27,0 m ;
 - Si le chenal fait moins de 80,0 m de large, longueur/largeur = 225,0/27,0 m (en navigation amont).

- ⁸⁷ Aucune restriction en termes de longueur/largeur ; aucun pont.
- ⁸⁸ Km 1 366,63, pont routier de Bogojevo de 11,81 m de haut.
Km 1 366,44, pont ferroviaire de Bogojevo de 8,80 m de haut.
- ⁸⁹ Km 1 297,05, pont routier de Backa Palanka de 10,66 m de haut.
- ⁹⁰ Km 1 257,57, pont routier de Sloboda, Novi Sad de 11,12 m de haut.
Km 1 255,07, pont routier de Varadinska duga, Novi Sad de 15,98 m de haut.
Km 1 254,20, pont routier et ferroviaire de Žeželj de 9,51 m de haut.
Km 1 232,17, pont routier de Beška de 43,09 m de haut.
- ⁹¹ Km 1 045,12, Moldova Veche — pont suspendu.
- ⁹² Km 943,0, Portes de fer I. Les valeurs supérieures pour le tirant d'eau et la hauteur libre allant jusqu'à 10,00 m et 13,50 m respectivement sont assurées sur demande et contre paiement de frais.
- ⁹³ Km 863,55, Portes de fer II — écluses et pont routier.
- ⁹⁴ Km 796,0, pont de Calafat–Vidin (routier et ferroviaire) de 21,64 m de haut.
Km 488,70, pont de Giurgiu–Ruse (routier et ferroviaire) de 13,91 m de haut.
Km 300,07, pont de Cernavodă (routier et ferroviaire) de 24,90 m de haut.
Km 300,0, pont de Cernavodă (ferroviaire) : de 30,96 m de haut.
- ⁹⁵ La hauteur minimum au niveau d'eau normal varie de 8,54 m à 9,31 m ; au PHEN, elle varie de 5,15 m à 6,89 m.
- ⁹⁶ Pour atteindre cette hauteur libre, une diminution temporaire du mouillage est nécessaire sur le canal de Beaulieu.
- ⁹⁷ Du km 0,0 au km 12,0, la profondeur est parfois inférieure à 2,5 m aux PBE, soit 70 jours par an.
- ⁹⁸ Au km 173,6, pont de 7,69 m de haut.
- ⁹⁹ La longueur sur le territoire roumain.
- ¹⁰⁰ Entre le km 210,8 et le km 228,0, la profondeur est inférieure à 2,5 m, environ 50 jours par an.
- ¹⁰¹ Entre le km 310,0 et le km 329,0, c'est-à-dire entre Slavonski Šamac et Novi Grad, sections non régularisées.
- ¹⁰² Entre Jaruge et Novi Grad, largeur limitée et circulation alternée toute l'année. Du km 321,0 au km 329,0, la profondeur est inférieure à 2,0 m aux PBE, soit 170 jours par an.
- ¹⁰³ Entre le km 523,0 et le km 588,1, restrictions de largeur dans certaines courbes et navigation alternée toute l'année.
- ¹⁰⁴ Estimation du Gouvernement de Roumanie.
- ¹⁰⁵ *Note de l'Ukraine:* Les données concernant cette section de la voie navigable E 80-09 sont fondées sur les résultats obtenus à la fin du stade 1 du projet ukrainien de réouverture de la voie navigable Danube–mer Noire. Les données définitives concernant le projet, qui doit être réalisé conformément aux dispositions des accords et conventions internationaux applicables en matière d'environnement, seront présentées lorsque le projet sera complètement achevé.
- Note de la Roumanie:* Les données concernant cette section de la voie navigable E 80-09 sont provisoires. Les données définitives sur le projet ukrainien de construction d'une voie navigable en eau profonde sur le bras de Kilia et l'embouchure du Danube à Bystroe seront disponibles lorsque l'on aura pleinement évalué l'impact environnemental et vérifié le respect complet et fidèle des accords et conventions internationaux applicables.
- ¹⁰⁶ Tirant d'eau à un niveau d'eau de + 250 cm selon la station hydrométrique de Komarno (Danube).
- ¹⁰⁷ Hauteur à un niveau d'eau nul selon la station hydrométrique de Komarno (Danube).
- ¹⁰⁸ Sur la section comprise entre le complexe hydroélectrique de Kochetovsky et Aksay (116,3 km de long). Sur d'autres sections le tirant d'eau navigable maximum est de 3,45 m.
- ¹⁰⁹ Tirant d'eau de 2,50 m garanti 250 jours par an, valeur visée: 2,50 m pendant 300 jours par an.
- ¹¹⁰ Limitation à cause du pont ferroviaire Casalmaggiore calculée pour les eaux navigables maximales Q_{30} (Q_{30} correspond au courant atteint ou dépassé pour un maximum de 30 jours par an).
- ¹¹¹ Limitation à cause du pont routier Borgoforte calculée pour Q_{30} .
- ¹¹² Limitation à cause du pont routier Revere calculée pour Q_{30} .
- ¹¹³ Limitation à cause du pont Rosolina.
- ¹¹⁴ Tirant d'eau de 2,50 m garanti 200 jours par an, valeur visée : 2,50 m pendant 250 jours par an.
- ¹¹⁵ Tirant d'eau de 2,50 m garanti 250 jours par an, valeur visée : 2,50 m pendant 310 jours par an.
- ¹¹⁶ Limitation à cause du pont ferroviaire Padova–Bologna.
- ¹¹⁷ Aucune liaison directe Pô–mer Adriatique n'est possible à cause de bancs de sable dans l'estuaire du Pô.

Tableau 2
Paramètres concernant les écluses sur les voies navigables d'importance internationale

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE E | DIMENSIONS DES ÉCLUSES | | | COMMENTAIRES | |
|------------------|--|------------------------|-------------|---------------------------|----------------------|---|
| | | LONGUEUR (m) | LARGEUR (m) | PROFONDEUR AUX SEUILS (m) | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| E 01 | CANAL DUNKERQUE — VALENCIENNES | 144,6 | 12,00 | 3,50 | | |
| | Dunkerque–Bouchain km 148,0–km 0,0 | 143,3 | 12,00 | 3,50 | Écluses des Flandres | |
| | ESCAUT Bouchain–Condé | 144,6 | 12,00 | 3,50 | | |
| | CANAL CONDÉ–POMMEROEUL | Pommeroeul–Hensies | 149,0 | 12,50 | 4,00 | Écluse de Hensies |
| | | | 151,75 | 12,50 | 4,00 | Écluse de Pommeroeul |
| | CANAL DU CENTRE Nimy–Seneffe | | 96,0 | 12,00 | 4,00 | Écluse d'Obourg |
| | | | 149,0 | 12,50 | 4,50 | Projet de l'écluse d'Obourg |
| | | | 124,0 | 12,50 | 4,00 | Écluse du Havre |
| | | | 2 × 112,0 | 2 × 12,0 | 4,00 | Ascenseur de Strépy-Thieu I |
| | CANAL CHARLEROI–BRUXELLES Seneffe–Charleroi | | 85,92 | 11,50 | 4,20 | Écluse de Viesville |
| | | | 112,0 | 12,50 | 4,50 | Projet de l'écluse de Viesville |
| | | | 85,80 | 11,50 | 4,30 | Écluse de Gosselies |
| | | | 112,0 | 12,50 | 4,50 | Projet de l'écluse de Gosselies |
| | | | 85,10 | 11,50 | 3,50 | Écluse de Marchienne |
| | SAMBRE Charleroi–Namur | | 112,0 | 12,50 | 4,50 | Projet de l'écluse de Marchienne |
| | | | 119,40 | 12,50 | 3,44 | Écluse de Marcinelle |
| | | | 112,00 | 12,50 | 3,50 | Écluse de Montignies |
| | | | 111,90 | 12,50 | 3,50 | Écluses de Roselies |
| | | | 136,30 | 12,50 | 3,10 | Écluse d'Auvelais |
| | | | 111,90 | 12,50 | 4,00 | Écluse de Mornimont |
| | MEUSE Namur–Liège | | 111,90 | 12,50 | 3,55 | Écluse de Floriffoux |
| | | | 136,90 | 12,50 | 3,25 | Écluse de Salzinnes |
| | | | 200,0 | 25,00 | 4,95 | Écluse de Grands Malades |
| | | | 200,0 | 25,00 | 3,90 | Écluse d'Andenne-Seilles |
| | | | 136,0 | 16,00 | 4,00 | Écluses parallèles d'Ampsin-Neuville |
| | | | 225,0 | 25,00 | 4,50 | Projet d'écluses parallèles d'Ampsin-Neuville |
| | CANAL DE LANAYE | | 136,0 | 16,00 | 3,80 | Écluses parallèles d'Ivoz-Ramet |
| | | | 225,0 | 25,00 | 4,50 | Projet d'écluses parallèles d'Ivoz-Ramet |
| | | | 136,0 | 16,00 | 4,00 | Écluse de Lanaye |
| | JULIANAKANAAL | | 225,0 | 25,00 | 4,50 | Projet d'écluse de Lanaye |
| | | | 136,0 | 16,00 | 3,60 | Ensemble d'écluses de Limmel |
| | JULIANAKANAAL | | 136,0 | 16,00 | 3,60 | |
| | | | 142,0 | 16,00 | 4,00 | Ensemble d'écluses de Born |
| | JULIANAKANAAL | | 136,0 | 16,00 | 3,60 | |
| | | | 142,0 | 16,00 | 7,90 | Ensemble d'écluses de Drielingsluis |
| | | | 142,0 | 16,00 | 7,90 | |
| | | 142,0 | 16,00 | 7,90 | | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE E | DIMENSIONS DES ÉCLUSES | | | COMMENTAIRES | |
|--|-----------------------------|-------------------------|-------------|---------------------------|---|-------------------------|
| | | LONGUEUR (m) | LARGEUR (m) | PROFONDEUR AUX SEUILS (m) | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| E 01 (suite) | CANAL LATERAL DE MAAS | 142,0 | 16,00 | 4,00 | Ensemble d'écluses de Heel | |
| | | 142,0 | 16,00 | 4,00 | | |
| | MAAS | 260,0 | 16,00 | 3,30 | Ensemble d'écluses de Belfeld | |
| | | 142,0 | 16,00 | 6,75 | | |
| | | 142,0 | 16,00 | 6,75 | | |
| | MAAS | 260,0 | 16,00 | 3,30 | Ensemble d'écluses de SambEEK | |
| | | 142,0 | 16,00 | 6,75 | | |
| | | 142,0 | 16,00 | 6,75 | | |
| | E 01-02 | MEUSE Namur–Dinant | 100,0 | 12,00 | 2,79 | Écluse de La Plante |
| 100,0 | | | 12,00 | 2,75 | Écluse de Tailfer | |
| 100,0 | | | 12,00 | 2,75 | Écluse de Rivière | |
| 100,0 | | | 12,00 | 2,75 | Écluse de Hun | |
| 100,0 | | | 12,00 | 2,76 | Écluse de Houx | |
| 100,0 | | | 12,00 | 2,75 | Écluse de Dinant | |
| MEUSE Dinant–Hastière | | 100,0 | 12,00 | 2,75 | Écluse d'Anseremme | |
| | | 100,0 | 12,00 | 2,75 | Écluse de Waulsort | |
| | | 100,0 | 12,00 | 2,75 | Écluse de Hastière | |
| CANAL DE L'EST Givet (km 0,0–Quai des Trois Fontaines (km 7,1)) | | 100,0 | 12,00 | 3,00 | Écluse des Quatre Cheminées (km 1,9) | |
| E 01-04-01 | | CANAL DE MONSIN | 136,0 | 16,00 | 3,10 | Écluse de Monsin |
| E 01-01 | | CANAL BOCHOLT–HERENTALS | 55,0 | 7,50 | 2,50 | Écluse de Lommel (n° 1) |
| | | | 55,0 | 7,50 | 2,50 | Écluse de Mol (n° 2) |
| | | | 55,0 | 7,50 | 2,50 | Écluse de Mol (n° 3) |
| | ZUID-WILLEMSVAART | 65,0 | 7,50 | 2,50 | Écluse n° 15 | |
| | | 70,0 | 7,50 | 2,50 | Écluse n° 16 | |
| | | 55,0 | 7,00 | 1,90 | Écluses de Bocholt et de Lozen (n°s 18 et 17) | |
| | CANAL WESSEM–NEDERWEERT | 150,0 | 12,60 | 3,95 | Ensemble d'écluses de Panheel | |
| E 01-06 | CANAL VAN SAINT-ANDRIES | 110,0 | 14,00 | 3,00 | Écluse de Saint-Andries | |
| E 01-03 | ZUID-WILLEMSVAART | 82,0 | 9,50 | 1,90 | Écluse n° 13 | |
| | | 82,0 | 9,50 | 1,90 | Écluse n° 12 | |
| | | 82,0 | 9,50 | 1,90 | Écluse n° 11 | |
| | | 82,0 | 9,50 | 1,90 | Écluse n° 10 | |
| | | 110,0 | 12,60 | 1,90 | Écluse de Helmond | |
| | | 110,0 | 12,60 | 1,90 | Écluse n° 6 | |
| | | 110,0 | 12,60 | 1,90 | Écluse n° 5 | |
| | | 110,0 | 12,60 | 1,90 | Écluse n° 4 | |
| | | 110,0 | 12,60 | 2,10 | Écluse de Schijndel | |
| | | 124,2 | 26,40 | 2,10 | Écluse n° 0 | |
| | | 92,0 | 18,00 | 2,70 | Écluse d'Engelen | |
| | MAXIMAKANAAL | 115,0 | 12,60 | 2,40 | Écluse d'Empel | |
| | | 115,0 | 12,60 | 2,75 | Écluse de Hintham | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE E | DIMENSIONS DES ÉCLUSES | | | COMMENTAIRES |
|------------------|--|------------------------|-------------|---------------------------|----------------------------------|
| | | LONGUEUR (m) | LARGEUR (m) | PROFONDEUR AUX SEUILS (m) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| E 02 | CANAL BOUDEWIJN Zeebrugge–Brugge (km 12,0) | 500,0 | 57,00 | 15,00 | Écluse de Vandamme |
| | | 261,0 | 19,70 | 5,50 | Écluse de Visart |
| | | 125,0 | 12,50 | 4,75 | Écluse de liaison |
| | CANAL GAND–OOSTENDE | 90,8 | 11,75 | 2,50 | Écluse de Dammepoort |
| | | | 16,00 | 2,50 | Écluse de Beernem |
| | LEIE | 235,0 | 16,00 | 2,50 | Écluse de Sint-Baafs-Vijve |
| | | 235,0 | 12,50 | 3,50 | Écluse de Harelbeke |
| | LYS MITOYENNE | 195,0 | 12,50 | 2,30 | Écluse de Menin |
| | | 185,0 | 12,50 | 4,50 | Écluse de Comines |
| | DEÛLE ET CANAL DE LA DEÛLE | 110,0 | 12,00 | 4,20 | Écluse de Quesnoy |
| | | 195,0 | 12,50 | 5,00 | Projet d'écluse de Quesnoy/Deûle |
| | | 144,6 | 12,00 | 4,00 | Écluse de Grand Carré |
| | | 146,2 | 12,00 | 3,50 | Écluse de Don |
| E 02-02 | CANAL GAND–OOSTENDE Brugge–Oostende | 120,0 | 17,50 | 4,70 | Écluse de Demey |
| | | 282,5 | 18,00 | ... | Écluse de Dok |
| E 02-02-01 | PLASSENDALE–NIEUWPOORT | 90,0 | 6,35 | 2,00 | Écluse de Plassendale |
| | | 124,0 | 12,50 | 2,00 | Écluse de Saint Joris |
| E 02-04 | CANAL ROESELARE–LEIE | 115,0 | 12,50 | 2,80 | Écluse d'Ooigem |
| E 03 | LIAISON SCHELDE–RIJN | 325,0 | 24,00 | 6,25 | Volkeraksluizen |
| | | 325,0 | 24,00 | 6,25 | |
| | | 325,0 | 24,00 | 6,25 | |
| | | 280,0 | 24,00 | 5,05 | Krammersluizen |
| | | 280,0 | 24,00 | 5,05 | |
| | CANAL ZUID-BEVELAND Hansweert | 280,0 | 24,00 | 7,30 | |
| | | 280,0 | 24,00 | 7,30 | |
| | CANAL GAND–TERNEUZEN | 290,0 | 38,00 | 13,50 | Complexe de Terneuzen Westsluis |
| | | 140,0 | 18,00 | 8,35 | Middensluis |
| | | 280,0 | 24,00 | 6,63 | Oostsluis |
| | CANAL CIRCULAIRE DE GAND | 230,0 | 25,00 | 5,00 | Écluse d'Evergem n° 1 |
| 136,0 | | 16,00 | 3,80 | Écluse d'Evergem n° 2 | |
| E 04 | CANAL BRUXELLES–SCHELDE | 250,0 | 25,00 | 9,50 | Écluse de Wintam |
| | | 220,0 | 24,20 | 6,50 | Écluse de Zemst |
| | CANAL CHARLEROI–BRUXELLES Bruxelles–Clabecq | 81,6 | 10,50 | 3,70 | 6 écluses |
| | CANAL CHARLEROI–BRUXELLES Clabecq–Seneffe | 90,0 | 12,00 | 3,48 | Écluse d'Ittre |
| | | 2 × 85,5 | 2 × 11,60 | 4,20 | Plan incliné de Ronquières |
| E 05 | HAUT ESCAUT Blénaries–Herinnes | 125,0 | 14,05 | 2,89 | Écluse de Herinnes |
| | | 124,5 | 14,00 | 2,89 | Écluse de Kain |
| | BOVENSCHSELDE Herinnes–Canal circulaire de Gand | 125,0 | 14,05 | 3,50 | Écluse de Kerkhove |
| | | 125,0 | 14,00 | 3,50 | Écluse d'Oudenaarde |
| | | 125,0 | 14,00 | 3,50 | Écluse d'Asper |
| | | 125,0 | 14,05 | 2,60 | Écluse de l'Espierres |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE E | DIMENSIONS DES ÉCUSES | | | COMMENTAIRES |
|------------------|---|-----------------------|-------------|---------------------------|-------------------------------------|
| | | LONGUEUR (m) | LARGEUR (m) | PROFONDEUR AUX SEUILS (m) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| E 05 (suite) | CANAL CIRCULAIRE DE GAND | 180,0 | 18,00 | Variable | Écluse de Merelbeke 1 |
| | | 180,0 | 18,00 | Variable | Écluse de Merelbeke 2 |
| | BENEDEN ZEESCHELDE Port d'Antwerpen | 180,0 | 22,00 | Variable | Écluse de Royers |
| | CANAL ALBERT Antwerpen–Eben–Emael | 136,0 | 16,00 | 5,00 | Écluse de Wijnegem |
| | | 136,0 | 16,00 | 3,40 | Écluse de Genk |
| | | 136,0 | 16,00 | 3,40 | Écluse Hasselt |
| | | 136,0 | 16,00 | 3,40 | Écluse de Diepenbeek |
| | | 136,0 | 16,00 | 3,40 | Écluse de Kwaadmechelen |
| | | 136,0 | 16,00 | 3,40 | Écluse d'Olen |
| | | 200,0 | 24,00 | 3,40 | Écluse de poussage de Genk |
| | | 200,0 | 24,00 | 3,40 | Écluse de poussage de Hasselt |
| | | 200,0 | 24,00 | 3,40 | Écluse de poussage de Diepenbeek |
| | | 200,0 | 24,00 | 3,40 | Écluse de poussage de Kwaadmechelen |
| | | 200,0 | 24,00 | 3,40 | Écluse de poussage d'Olen |
| | | 200,0 | 24,00 | 5,00 | Écluse de poussage de Wijnegem |
| E 05-02 | CANAL NIMY-BLATON-PERONNES Péronnes–Pommeroeul | 86,0 | 12,00 | 3,50 | Écluse de Péronnes I |
| | | 86,0 | 12,00 | 3,50 | Écluse de Péronnes II |
| E 05-01 | CANAL BOSSUIT-KORTRIJK | 38,7 | 5,18 | 1,80 | Écluse de Kortrijk n° 9 |
| | | 38,7 | 5,15 | 1,80 | Écluse de Kortrijk n° 10 |
| | | 38,7 | 5,15 | 1,80 | Écluse de Kortrijk n° 11 |
| | | 115,0 | 12,50 | 3,50 | Écluse de Zvevegem |
| | | 115,0 | 12,50 | 3,50 | Écluse de Bossuit |
| | | 115,0 | 12,50 | 3,50 | Écluse de Moen |
| E 05-04 | DENDER Aalst–Dendermonde | 55,0 | 7,50 | ... | Écluse de Denderbelle |
| | | 168,0 | 16,00 | Variable | Écluse de Dendermonde |
| E 05-06 | NETEKANAAL | 81,6 | 10,50 | 2,50 | Écluse de Viersel |
| E 06 | LIAISON SCHELDE-RIJN | 318,0 | 24,00 | 5,05 | Kreekraksluizen |
| | | 318,0 | 24,00 | 5,05 | |
| E 10 | HARTELKANAAL | 280,0 | 24,00 | 5,50 | Grote Hartelsluis ¹ |
| | | 306,3 | 24,00 | 6,50 | Rozenburgsesluis |
| | RHIN, en aval de Strasbourg | 270,0 | 24,00 | 3,30 ² | Écluses d'Iffezheim et Gamsheim |
| | RHIN Strasbourg–Niffer | 189,0 | 24,00 | 3,50 | Strasbourg, grande écluse |
| | | 189,0 | 12,00 | 3,50 | Strasbourg, petite écluse |
| | | 190,0 | 24,00 | 4,25 | Gerstheim, grande écluse |
| | | 190,0 | 12,00 | 4,25 | Gerstheim, petite écluse |
| | | 185,0 | 24,00 | 5,20 | Rhinau, grande écluse |
| | | 185,0 | 12,00 | 5,20 | Rhinau, petite écluse |
| | | 185,0 | 23,00 | 5,30 | Markolsheim, grande écluse |
| | | 185,0 | 12,00 | 5,30 | Markolsheim, petite écluse |
| | | 185,0 | 23,00 | 5,75 | Vogelgrun, grande écluse |
| | | 185,0 | 12,00 | 5,75 | Vogelgrun, petite écluse |
| | 185,0 | 23,00 | 5,65 | Fessenheim, grande écluse | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE E | DIMENSIONS DES ÉCLUSES | | | COMMENTAIRES | |
|------------------|--|------------------------|-------------|---------------------------|--|----------------|
| | | LONGUEUR (m) | LARGEUR (m) | PROFONDEUR AUX SEUILS (m) | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| E 10 (suite) | | 185,0 | 12,00 | 5,65 | Fessenheim, petite écluse | |
| | | 185,0 | 23,00 | 5,05 | Ottmarsheim, grande écluse | |
| | | 185,0 | 12,00 | 5,85 | Ottmarsheim, petite écluse | |
| | | 182,9 | 25,00 | 5,00 | Kembs, écluse ouest ³ | |
| | | 190,0 | 25,00 | 5,00 | Kembs, écluse est ³ | |
| | CANAL NIFFER–MULHOUSE | 190,0 | 12,00 | 5,05 | Grands sas, tirant d'eau 4,0 m | |
| | | 85,0 | 12,00 | 3,50 | Petit sas, tirant d'eau 3,0 m | |
| | SAÔNE Saint-Symphorien–Lyon km 219,0–km 0,0 | 187,0 | 12,00 | 3,50 | Écluse de Seurre | |
| | | 191,0 | 12,00 | 3,50 | Écluse d'Écuellen | |
| | | 196,0 | 12,00 | 3,50 | Écluse d'Ormes | |
| | | 196,0 | 12,00 | 3,50 | Écluse de Dracé | |
| | | 195,0 | 12,00 | 3,50 | Écluse de Couzon | |
| | RHÔNE ET CANAL RHÔNE-FOS Lyon–Fos par le canal Rhône-Fos | 190,0 | 12,00 | 3,00/3,20 | Écluses de Pierre-Bénite, Vaugris, Sablons, Gervans, Bourg-lès-Valence, Beauchastel, Logis-Neuf, Chateaneuf, Bollène, Caderousse, Avignon, Beaucaire et Barcarin | |
| | E 10-01 | WESEL-DATTELN KANAL | 222,0 | 12,00 | 4,00 ⁴ | |
| | | DATTELN-HAMM KANAL | 82,0 | 9,90 | 3,05 ⁴ | Écluse de Hamm |
| E 10-03 | RHEIN-HERNE KANAL | 190,0 | 12,00 | 4,00 ⁴ | | |
| E 10-05 | RUHR | 127,0 | 12,80 | 5,11 ⁵ | Écluse de Raffelberg | |
| E 10-07 | NECKAR, en aval de Plochingen | 106,0 | 11,88 | 3,20 ⁵ | Écluse de Besigheim | |
| E 10-09 | RHIN Niffer–Huningue | 183,0 | 25,00 | 5,00 | Kembs | |
| | | 190,0 | 25,00 | 5,00 | 2 grandes écluses | |
| | RHIN Huningue–Birsfelden | 180,0/187,5 | 11,45 | 3,20 | | |
| | RHIN Birsfelden–Rheinfelden | 110,0 | 11,45 | 3,20 | | |
| E 10-04 | LIAISON RHÔNE–SÈTE Écluse de Saint-Gilles–Espeyran | 195,0 | 12,00 | 3,60 | | |
| E 10-06 | RHÔNE ET CANAL PORT SAINT-LOUIS Lyon–Fos par le canal de Port Saint-Louis | 135,0 | 19,00 | 5,25 | Écluse de Port Saint-Louis | |
| E 11 | AMSTERDAM–RIJNKANAAL | 260,0 | 24,00 | 5,10 | Prinses Irenesluis | |
| | | 350,0 | 18,00 | 4,20 | | |
| | AMSTERDAM–RIJNKANAAL | ... | 80,00 | 2,35 | Keersluis ⁶ | |
| | | 260,0 | 18,00 | 2,35 | Prinses Marijkesluis | |
| | | 260,0 | 18,00 | 2,35 | 2 sas | |
| | AMSTERDAM–RIJNKANAAL | 260,0 | 24,00 | 2,35 | Prins Bernardsluis | |
| 350,0 | | 18,00 | 2,35 | | | |
| E 11-01 | ZAAN | 116,8 | 12,00 | 3,10 | Wilhelminasluis | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE E | DIMENSIONS DES ÉCLUSES | | | COMMENTAIRES |
|------------------|---|------------------------|-------------|---------------------------|-----------------------------------|
| | | LONGUEUR (m) | LARGEUR (m) | PROFONDEUR AUX SEUILS (m) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| E 11-02 | LEKKANAAL | 225,0 | 18,00 | 4,20 | Prinses Beatrixsluizen (2 sas) |
| E 12 | MAAS-WAALKANAAL | 270,0 | 16,00 | 3,80 | Écluse de Heumen ⁷ |
| | | 262,0 | 16,00 | 4,50 | Ensemble d'écluses de Weurt |
| | | 266,0 | 16,00 | 6,00 | 2 sas |
| | IJSELMEER | 137,8 | 14,00 | 4,40 | Complexe de Lorentzsluis |
| | | 67,1 | 9,00 | 4,40 | |
| E 12-02 | MEPELERDIEP | 142,0 | 14,00 | 4,50 | Spoldersluis |
| E 13 | DORTMUND-EMS-KANAL | 165,0 | 12,00 | 3,50 ^{5,8} | Écluses d'Herbrum |
| | Au nord du Mittellandkanal | 163,0 | 9,93 | 3,50 ⁴ | Écluse de Gleesen |
| | DORTMUND-EMS-KANAL | 190,0 | 12,50 | 4,00 ⁴ | Écluse de Münster |
| | Au sud du Mittellandkanal | 190,0 | 12,00 | 4,00 ⁴ | Écluse d'Henrichenburg |
| E 14 | WESER | 350,0 | 12,40 | 4,50 ^{5,8} | Écluses d'Hemelingen |
| | De l'estuaire à Minden | 85,0 | 12,30 | 3,25 ⁵ | Dörverden Kleine Schleuse |
| | | 85,0 | 10,00 | 4,00 ⁵ | Minden Schachtschleuse |
| | | 214,0 | 12,30 | 3,00 ⁵ | Autres écluses |
| E 15 | IJSELMEER Oranjesluizen | 205,0 | 24,00 | 4,70 | |
| | | 72,0 | 14,00 | 4,50 | |
| | | 95,0 | 18,00 | 4,50 | |
| | | 72,0 | 14,00 | 4,50 | |
| | IJSELMEER Houtribsluizen | 190,0 | 17,50 | 4,50 | |
| | | 190,0 | 17,50 | 4,50 | |
| | CANAL PRINSES MARGRIET Prinses Margrietsluis | 260,0 | 15,90 | 3,84 | |
| | | 260,0 | 16,00 | 4,00 | Les portes sont laissées ouvertes |
| | CANAL VAN STARKENBORGH | 190,0 | 16,00 | 4,77/5,04 | Écluse de Gaarkeuken |
| | | 190,0 | 16,00 | 4,22/6,22 | Écluse d'Ooster |
| | EEMSKANAAL Zeesluizen Farmsum | 123,0 | 7,00 | 3,02/4,20 | |
| | | 144,0 | 16,00 | 5,45/6,07 | |
| | DORTMUND-EMS-KANAL | 165,0 | 12,00 | 3,50 ^{5,8} | Écluses d'Herbrum |
| | KÜSTENKANAL | 104,0 | 11,90 | 3,00 ⁴ | Écluse de Dörpen |
| | | 102,0 | 12,00 | 3,00 ^{4,8} | Écluse d'Oldenburg |
| E 15-01 | CANAL VAN HARINXMA Écluses de Tjerk Hiddes | 127,5 | 12,00 | 3,75 | Écluse n° 1 |
| | | 40,0 | 7,00 | 2,05 | Écluse n° 2 |
| E 20 | ELBE | 220,0 | 25,00 | 4,00 ⁵ | Écluses de Geesthacht |
| | ELBE Ústí nad Labem–Střekov–Mělník | 173,7 | 13,00 | 2,60 | Écluses parallèles de Střekov |
| | | 170,0 | 24,00 | 2,60 | |
| | | 110,0 | 12,00 | 2,50 | Écluses parallèles de Lovosice |
| | | 155,0 | 22,00 | 2,50 | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE E | DIMENSIONS DES ÉCLUSES | | | COMMENTAIRES |
|------------------|--|------------------------|---|---------------------------|--|
| | | LONGUEUR (m) | LARGEUR (m) | PROFONDEUR AUX SEUILS (m) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| E 20 (suite) | ELBE Mělník–Chvaletice | 85,0 | 12,00 | 3,30 | 15 × 1 écluse |
| | ELBE Chvaletice–Pardubice | 85,0 | 12,00 | 3,00 | Écluses de Srnojedy et Pardubice |
| E 20-02 | ELBE–SEITENKANAL | 100,0 | 12,00 | 3,50 ⁴ | Ascenseur de Lüneburg |
| | | 185,0 | 12,00 | 4,00 ⁴ | Écluse d'Uelzen |
| E 20-04 | SAALE (km 0,0–km 88,0) | 102,5 ⁹ | 12,00 ⁹ | 3,31 ⁵ | Écluse de Wettin |
| E 20-06 | VLTAVA Mělník–Praha–Slapy | 73,0 | 11,00 | 2,50 | Écluses parallèles de Hořín ¹⁰ |
| | | 137,0 | 12,00 | 2,50 | |
| | | 215,0 | 11,00 | 2,50 | Écluses doubles de Miřejovice ^{10,11} |
| | | 52,0 | 11,00 | 2,50 | Écluses doubles de Dolánky ^{10,11} |
| | | 133,0 | 11,00 | 2,50 | |
| | | 203,0 | 11,00 | 2,50 | Écluses doubles de Roztoky ^{10,11} |
| | | 73,0 | 11,00 | 2,50 | Écluses parallèles de Podbaba ¹⁰ |
| | | 135,0 | 12,00 | 4,00 | |
| | | 115,0 | 11,00 | 2,50 | Écluses parallèles de Štvanice |
| | | 175,0 | 11,00 | 2,50 | |
| | | 174,0 | 11,00 | 2,50 | Écluses doubles de Smíchov (98 + 68 m) |
| | | 192,0 | 12,00 | 3,50 | Écluse double de Modřany (85 + 95 m) |
| | | 134,0 | 12,00 | 3,00 | Écluses parallèles de Vrané nad Vltavou |
| 85,0 | 12,00 | 3,00 | | | |
| 118,4 | 12,00 | 2,50 | Écluse double de Štěchovice (40 + 73 m) | | |
| E 21 | TRAVE, ELBE-LÜBECK-KANAL | 80,0 | 12,00 | 2,44 ⁴ | Écluse de Büssau |
| E 30 | ODER | | | | |
| | Brzeg Dolny–Kozle | 187,0 | 9,60 | 2,50 | 23 écluses |
| E 30-01 | CANAL DE GLIWICKI | 72,0 | 12,00 | 3,50 | 6 écluses parallèles |
| E 31 | WESTODER, HOHNSAATEN-FRIEDRICHSTHALER WASSERSTRAßE | 172,0 | 11,92 | 4,07 ⁵ | Écluse Hohensaaten ouest |
| E 40 | WISLA Gdansk–Bydgoszcz | 192,0 | 12,00 | 3,60 | Écluse de Przegalina |
| | | 115,0 | 12,00 | 3,50 | Écluse de Wloclavek |
| | CANAL DE ZERAN | 85,0 | 12,00 | 3,00 | 1 écluse |
| | | 120,0 | 12,90 | 2,40/2,70 | Écluse n° 10 de Trishin |
| | | 120,0 | 12,70 | 2,75/2,40 | Écluse n° 9 de Novosady |
| | MUKHAVETS Brest–Kobrin | 120,0 | 12,90 | 2,50/2,70 | Écluse n° 8 de Zaluzje |
| | | 120,0 | 12,70 | 2,70/2,55 | Écluse de Kobrin |
| | CANAL DNEPROVSKO–BUZKIY Kobrin–Pererub | 79,80 | 11,10 ¹² | 4,10/2,17 | Écluse n° 5 de Lyakhovichi |
| | | 79,85 | 11,10 ¹² | 3,80/2,00 | Écluse n° 4 d'Ovzichi |
| | | 79,85 | 11,10 | 3,85/1,95 | Écluse n° 3 de Ragodosch |
| | | 80,0 | 11,30 ¹² | 3,90/1,76 | Écluse n° 2 de Pererub |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE E | DIMENSIONS DES ÉCLUSES | | | COMMENTAIRES |
|---------------------|---|------------------------|-----------------------|---------------------------|--|
| | | LONGUEUR (m) | LARGEUR (m) | PROFONDEUR AUX SEUILS (m) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| E 40 (suite) | PINA | | | | |
| | Pererub–Pinsk | 120,0 | 12,70 | 2,45/2,60 | Écluse n° 1 de Duboy |
| | PRIPYAT | 110,0 | 11,90 | 4,40/2,20 | Écluse n° 11 de Kachanovichi |
| | Pinsk–Stakhovo | 110,0 | 12,00 | 5,20/2,20 | Écluse n° 12 de Stakhovo |
| | DNIPRO | 150,0 | 18,00 | 4,00 | Écluse Kyivskiyi |
| | Embouchure de la Pripyat–Kherson | 270,0 | 18,00 | 4,25 | Écluse Kanivskiyi |
| | | 270,0 | 18,00 | 3,85 | Écluse de Kremenchutskiyi |
| | | 270,0 | 18,00 | 3,65 | Écluse de Dniprodzerzhynskiyi |
| | | 120,0 | 18,00 | 4,40 | Écluse de Zaporizskiyi à 3 sas |
| | | 290,0 | 18,00 | 5,50 | Écluse de Zaporizskiyi à 1 sas |
| 270,0 | 18,00 | 3,65 | Écluse de Kakhovskiyi | | |
| E 50 | VOIE NAVIGABLE VOLGO-BALTIYSKIY | | | | |
| | Saint-Pétersbourg–Cherepovets | 198,0 | 17,80 | 4,00 | 9 écluses |
| | VOLGA | | | | |
| | Rybinsk–Astrakhan | 280,0 | 29,50 | 3,50 ¹³ | 8 écluses |
| E 50-02 | VOLGA | | | | |
| | Rybinsk–Dubna | 290,0 | 29,00 | 4,00 | 1 écluse |
| | CANAL IMENI MOSKVI ET MOSKVA | | | | |
| | Dubna–Moskva (Port de Moscou-Sud) | 290,0 | 29,00 | 3,00 ¹⁴ | 9 écluses |
| E 50-01 | KAMA | | | | |
| | Embouchure–Solikamsk | 240,0 | 28,90 | 3,30 | 3 écluses |
| E 60 | CANAL DE KIEL | 310,0 | 42,00 | 14,00 ^{4, 8} | |
| | CANAL BELOMORSKO-BALTIYSKIY | | | | |
| | Povenets–Belomorsk | 130,0 | 13,50 | 4,00 | 19 écluses |
| E 60-02 | GUADALQUIVIR | 293,6 | 35,00 | 9,00 | 1 écluse |
| E 60-04 | DOURO | | | | |
| | Porto–Frontière Portugal/Espagne km 0,0–km 210,0 | 86,0–92,0 | 12,10 | 4,20 | Au total 5 écluses |
| E 60-07 | CANAL TROLLHÄTTE | 90,0 | 13,07 | 5,85 | 6 écluses |
| E 60-09 | CANAL SÖDERTÄLJE ¹⁵ | 135,0 | 19,60 | 8,00 | 1 écluse |
| E 60-11 | CANAL DE SAIMAA | | | | |
| | Vyborg–Écluse de Mälkiä | 85,0 | 13,20 | 4,80 | |
| | Écluse de Mälkiä–Kuopio/Joensuu | 160,0 | 13,20 | 4,80 | |
| | Kuopio–Iisalmi | 165,0 | 16,00 | 4,00 | |
| E 60-11-02 | Joensuu–Nurmes | 165,0 | 16,00 | 3,00 | Écluse de Joensuu |
| | | 85,0 | 16,00 | 3,00 | 2 autres écluses |
| E 70 | NEDER-RIJN | | | | |
| | Driel, km 891,2 | 260,0 | 18,00 | 3,50 | Normalement passage à travers les ouvertures du barrage : 2 × 48,0 m |
| | Amerongen, km 922,0 | 260,0 | 18,00 | 3,50 | |
| Hagestein, km 946,8 | 260,0 | 18,00 | 3,50 | | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE E | DIMENSIONS DES ÉCLUSES | | | COMMENTAIRES |
|-------------------|--|---|-------------------------|---------------------------|---|
| | | LONGUEUR (m) | LARGEUR (m) | PROFONDEUR AUX SEUILS (m) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| E 70 (suite) | TWENTEKANAAL | 200,0 | 24,00 | 1,30 | Ensemble d'écluses d'Eefde (normalement ouvert, fermé seulement en période d'étiage) |
| | | 133,0 | 12,00 | 3,50 | Ensemble d'écluses d'Eefde |
| | | 133,0 | 12,00 | 3,45 | Ensemble d'écluses de Delden |
| | | 133,0 | 12,00 | 3,75 | Ensemble d'écluses de Hengelo |
| | MITTELLANDKANAL | 220,0 | 12,00 | 3,50 ⁴ | Écluse d'Anderten |
| | | 224,0 | 12,00 | 3,00 ⁴ | Écluse de Sülfeld |
| | MITTELLANDKANAL Rothensee-Verbindungskanal | 190,0 | 12,50 | 4,25 | Écluse de Rothensee |
| | MITTELLANDKANAL | 190,0 | 12,50 | 4,25 | Écluses parallèles de Hohenwarthe |
| | ELBE-HAVEL-KANAL | 165,0 | 11,70 | 3,49 ⁴ | Écluse de Niegripp |
| | | 220,0 | 12,00 | 3,05 ⁴ | Écluse de Zerben |
| | | 220,0 | 12,00 | 3,25 ⁴ | Écluse de Wusterwitz |
| | UNTERE HAVEL-WASSERSTRAßE | 210,0 | 9,93 | 3,24 ⁵ | Écluse de Brandenburg-Sud |
| | | 167,4 | 12,10 | 3,74 ⁵ | Écluse de Brandenburg-Nord |
| | HAVEL-ODER-WASSERSTRAßE | ... | ... | ... | Écluse de Spandau hors service |
| | | 82,0 | 11,90 | 2,50 ⁵ | Ascenseur de Niederfinow |
| | WARTA-NOTEC-BYDGOSKI CANAL | 57,4 | 9,60 | 2,50 | 21 écluses |
| | Kostrzyn-Bydgoszcz | 115,0 | 12,00 | 3,50 | Écluse de Czersko Polskie |
| | SZKARPAWA | Gdanska Glowa-Elblag | 61,0/88,2 ¹⁶ | 12,50 | 3,00 |
| NOGAT | | | | | |
| Biala Gora-Elblag | 56,6-57,3 | 9,50 | 2,50 | Quatre écluses | |
| E 70-01 | HOLLANDSCHE IJSSEL | 112,0 (marée descendante) 135,0 (marée montante) | 23,90 | 5,20 | Écluse d'Algera. Normalement le passage à travers l'ouverture de la barrière est de 80,0 m de large |
| E 70-02 | Branche du Mittellandkanal jusqu'à Osnabrück | 82,0 | 10,00 | 3,50 ⁴ | Écluse de Hollage |
| | | | | | Écluse de Haste |
| E 70-04 | Branche du Mittellandkanal jusqu'à Hannover-Linden | 83,0 | 10,00 | 3,50 ⁴ | Écluse de Hannover-Linden |
| E 70-06 | Branche du Mittellandkanal jusqu'à Hildesheim | 82,0 | 12,00 | 3,00 ⁴ | Écluse de Bolzum |
| E 70-08 | Branche du Mittellandkanal jusqu'à Salzgitter | 223,0 | 12,00 | 3,30 | Écluses de Wedtlenstedt |
| E 70-05 | HAVELKANAL | 82,2 | 12,00 | 3,21 ⁴ | Écluses de Schönwalde |
| E 70-10 | SPREE | 82,0 | 10,00 | 2,30 ⁴ | Écluse de Charlottenburg |
| E 70-12 | BERLIN-SPANDAUER SCHIFFFAHRTSKANAL | 67,2 | 10,00 | 3,00 ⁴ | Écluses de Plötzensee |
| E 71 | SPREE-ODER-WASSERSTRAßE | 83,5 | 12,00 | 3,48 | Écluse de Kleinmachnow-Nord |
| | | 54,1 | 9,70 | 3,06 ⁵ | Écluse de Kersdorf-Nord |
| | | 65,6 | 8,54 | 2,49 ⁵ | Écluse de Kersdorf-Sud |
| E 80 | CANAL LE HAVRE-TANCARVILLE | 205,3 | 24,00 | 10,40 | Nouvelle écluse |
| | | 180,0 | 30,00 | 7,85 | Vieille écluse |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE E | DIMENSIONS DES ÉCLUSES | | | COMMENTAIRES |
|--|---|------------------------|-------------|---|------------------------------------|
| | | LONGUEUR (m) | LARGEUR (m) | PROFONDEUR AUX SEUILS (m) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| E 80 (suite) | SEINE Rouen–Conflans | 220,0 | 17,00 | 4,50 | Écluse de Poses-Amfreville |
| | | 140,0 | 12,00 | 4,00 | |
| | | 185,0 | 24,00 | 5,00 | Écluse de Notre-Dame-de-la-Garenne |
| | | 185,0 | 12,00 | 5,00 | |
| | | 171,0 | 12,00/17,00 | 3,20 | |
| | | 42,0 | 8,00 | 3,20 | |
| | | 185,0 | 12,00/17,00 | 4,50 | Écluse de Méricourt |
| | | 160,0 | 17,00 | 4,50 | |
| | | 140,0 | 12,00/17,00 | 2,50 | |
| | | 185,0 | 24,00 | 3,50 | Écluse d'Andrésy |
| | 160,0 | 12,00 | 3,50 | | |
| | OISE Conflans–Creil | 185,0 | 12,00 | 3,00 | Écluse de Pontoise |
| | | 125,0 | 12,00 | 2,20 | Écluse de l'Isle-Adam |
| | | 180,0 | 11,40 | 3,00/2,50 | Écluse de Boran/Oise |
| | | 125,0 | 12,00 | 2,50 | Écluse de Creil |
| | OISE Creil–Compiègne | 180,0 | 11,40 | 3,00/2,50 | Écluse de Saron |
| | | 125,0 | 12,00 | 2,50 | Écluses de Verberie et Venette |
| | MOSELLE Toul–Neuves Maisons | 185,0 | 12,00 | 8,65 | 17 écluses au total |
| | | 180,0 | 12,00 | 2,70 | |
| | MOSELLE Fontenoy–Apach | 170,0 | 12,00 | 8,65 | |
| | | 170,0 | 12,00 | 2,70 | |
| | MOSELLE Accès au port de Clévant | 170,0 | 12,00 | | |
| | | 100,0 | 12,00 | | |
| | MOSELLE Apach–Koblenz | 172,0 | 12,00 | 3,20 ⁵ | |
| | | | | | |
| | MAIN, en aval de Frankfurt/Main | 341,5 | 15,00 | 4,66 ⁵ | Écluse de Kostheim-Nord |
| | MAIN, en amont de Frankfurt/Main | 289,8 | 12,00 | 3,00 ⁵ | Écluse de Viereth |
| | MAIN–DONAU KANAL | 190,0 | 12,00 | 4,00 ⁴ | 16 écluses |
| | DANUBE En amont de Regensburg– km 2 379,7 | 190,0 | 12,00 | 4,00 | Écluse de Bad Abbach |
| | | 190,0 | 12,00 | 4,00 ⁵ | Ecluse de Regensburg |
| | DANUBE Km 2 379,7–km 2 201,8 | 230,0 | 24,00 | 3,65 ¹⁷ | Écluse de Geisling |
| | | 230,0 | 24,00 | 4,30 | Écluse de Straubing |
| | | 226,0 | 24,00 | 2,50 | Écluses de Kachlet |
| 227,0 | | 24,00 | 5,22 | Écluses de Jochenstein | |
| DANUBE Km 2 201,8–km 1 880,3 Aschach, km 2 162,7 | 230,0 | 24,00 | 4,61 | 2 écluses pour chaque centrale électrique | |
| | 230,0 | 24,00 | 3,97 | 2 écluses | |
| | 230,0 | 24,00 | 4,39 | 2 écluses | |
| Ottensheim–Wilhering, km 2 146,8 | | | | | |
| Abwinden–Asten, km 2 119,6 | | | | | |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE E | DIMENSIONS DES ÉCLUSES | | | COMMENTAIRES |
|------------------|---|------------------------|-------------|---------------------------|--|
| | | LONGUEUR (m) | LARGEUR (m) | PROFONDEUR AUX SEUILS (m) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| E 80 (suite) | Wallsee–Mitterkirchen, km 2 095,1 | 230,0 | 24,00 | 4,29 | 2 écluses |
| | Ybbs Persenbeug, km 2 060,4 | 230,0 | 24,00 | 4,15 | 2 écluses |
| | Melk, km 2 038,2 | 230,0 | 24,00 | 3,41 | 2 écluses |
| | Altenwörth, km 1 980,1 | 230,0 | 24,00 | 4,69 | 2 écluses |
| | Greifenstein, km 1 949,2 | 230,0 | 24,00 | 4,15 | 2 écluses |
| | Wien Freudenu, km 1 921,0 | 275,0 | 24,00 | 4,87 | 2 écluses |
| | DANUBE Čunovo, km 1 851,75 ¹⁸ | 130,7 | 24,00 | 3,50 | 1 écluse (divisée : 130,70/55,70 m) |
| | CANAL DE DÉRIVATION GABČÍKOVO Km 1 819,30 | 280,0 | 34,00 | 5,00 | 2 écluses |
| | DANUBE Km 1 075,0–km 0,0 | 310,0 | 34,00 | 5,00 ¹⁹ | Écluses des Portes de fer I, km 943,0 |
| | | 310,0 | 34,00 | 4,50 ²⁰ | |
| | | 310,0 | 34,00 | 4,50 ¹⁹ | Écluses des Portes de fer II, km 863,0 |
| | | 310,0 | 34,00 | 5,00 ²⁰ | |
| | | 140,0 | 17,00 | 2,50 | Écluse de réserve des Portes de fer II |
| | E 80-01 | TISZA, km 164,0–km 0,0 | 85,0 | 12,00 | 3,00 |
| E 80-01-02 | BEGEJ, km 65,6–km 0,0 | 72,1 | 10,00 | 2,40 | Écluse d'Itebej (actuellement en dérangment) |
| | | 72,1 | 10,00 | 2,40 | Écluse de Klek |
| | | 85,0 | 12,00 | 3,00 | Écluse de Stojcevo |
| E 80-02 | SEINE Tancarville–Estuary | 180,0 | 24,00 | 3,50 | Accès au port du Havre (Seine, km 338,5) |
| E 80-04 | SEINE Conflans–Paris | 220,0 | 12,00/17,00 | 3,20 | Écluses de Bougival |
| | | 113,5 | 12,00 | 2,00 | |
| | | 41,6 | 8,00 | 3,20 | |
| | | 185,0 | 18,00 | 5,00 | Écluse de Chatou |
| | | 185,0 | 18,00 | 5,00 | Écluses de Suresnes |
| | | 160,5 | 12,00/17,00 | 4,10 | |
| | | 160,5 | 12,00 | 2,10 | |
| | SEINE, Paris–Montereau, km 165,2–km 67,7 | 180,0 | 12,00/16,00 | 3,20 | Port à l'Anglais |
| | | 180,0 | 12,00/16,00 | 3,50 | Ablon |
| | | 180,0 | 12,00 | 3,30 | Évry |
| | | 180,0 | 18,00 | 3,50 | Le Coudray |
| | | 185,0 | 18,00 | 3,50 | Vives-Eaux |
| | | 185,0 | 18,00 | 3,50 | La Cave |
| | | 185,0 | 18,00 | 3,50 | Champagne |
| | SEINE Montereau–Bray, km 67,7–km 45,0 | 180,0 | 16,00 | 3,50 | Varennes |
| | | 185,0 | 12,00 | 4,00 | Marolles |
| | | 185,0 | 12,00 | 4,00 | La Grande Bosse |
| | | 121,0 | 10,50 | 2,76 | Jaulnes |
| | | 185,0 | 12,00 | 4,00 | Le Vezoult |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE E | DIMENSIONS DES ÉCLUSES | | | COMMENTAIRES |
|------------------|----------------------------------|------------------------|-------------|---------------------------|---|
| | | LONGUEUR (m) | LARGEUR (m) | PROFONDEUR AUX SEUILS (m) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| E 80-04 (suite) | SEINE | 121,0 | 10,50 | 2,24 | Villiers |
| | Bray–Nogent, km 45,0–km 18,72 | 121,0 | 10,30 | 2,73 | Melz |
| | | 121,0 | 10,30 | 2,50 | Beaulieu |
| E 80-06 | SAAR, en aval de Völklingen | 190,0 | 12,00 | 4,00 ^s | |
| E 80-05 | CANAL DANUBE–BUCAREST | 130,0 | 12,50 | 5,00 | 4 écluses doubles en cours d'étude |
| E 80-14 | CANAL DANUBE–MER NOIRE | 310,0 | 25,00 | 7,50 | Cernavodă (km 60,0) |
| | | 310,0 | 25,00 | 7,50 | Agigea (km 1,3) |
| E 80-14-01 | CANAL POARTA ALBA–MIDIA NAVODARI | 145,0 | 12,50 | 6,50 | Năvodari (km 60,0) |
| | | 145,0 | 12,50 | 6,50 | Ovidiu (km 11,0) |
| E 81 | VÁH | | | | |
| | Kolárovo, km 27,4 | 110,0 | 24,00 | 4,00 | 1 écluse prévue |
| | Selice, km 43,9 | 110,0 | 24,00 | 4,00 | 1 écluse |
| | Kráľová, km 63,15 | 110,0 | 24,00 | 4,00 | 1 écluse |
| | Sered'-Hlohovec, km 79,5 | 110,0 | 24,00 | 4,00 | 1 écluse prévue |
| | Madunice, km 106,6 | 110,0 | 12,00 | 4,00 | Reconstruction et modernisation prévues |
| | | 85,0 | 12,00 | 4,00 | Pas encore en fonction |
| | Horná Streda, km 130,90 | 110,0 | 12,00 | 4,00 | Reconstruction et modernisation prévues |
| | | 85,0 | 12,50 | 4,00 | Pas encore en fonction |
| | Nové Mesto nad Váhom, km 143,70 | 110,0 | 12,00 | 4,00 | Reconstruction et modernisation prévues |
| | | 85,0 | 12,50 | 4,00 | Pas encore en fonction |
| | Kostolná, km 157,10 | 110,0 | 12,00 | 4,00 | Reconstruction et modernisation prévues |
| | | 85,0 | 12,50 | 4,00 | Pas encore en fonction |
| | Trenčianske Biskupice, km 161,90 | | 12,00 | | 1 écluse de navigation prévue dans le barrage |
| | | | 12,00 | | Pas encore en fonction |
| | Trenčín (Skalka), km 168,80 | 110,0 | 12,00 | 4,00 | Reconstruction et modernisation prévues |
| | | 85,0 | 12,50 | 4,00 | Pas encore en fonction |
| | Dubnica, km 179,40 | 110,0 | 12,00 | 4,00 | Reconstruction et modernisation prévues |
| | | 31,00 | 7,00 | 4,00 | Pas encore en fonction |
| | Ilava, km 187,45 | 110,0 | 12,00 | 4,00 | Reconstruction et modernisation prévues |
| | | 31,00 | 7,00 | 4,00 | Pas encore en fonction |
| | Ladce, km 194,25 | 110,0 | 12,00 | 4,00 | Reconstruction et modernisation prévues |
| | | 31,00 | 7,00 | 4,00 | Pas encore en fonction |
| | Canal Dolné Kočkovce, km 200,20 | | 8,00 | | 1 écluse de navigation prévue dans le barrage |
| | Nosice, km 199,80 | 110,0 | 12,00 | 4,00 | Écluse/ascenseur manquants prévus |
| | Považská Bystrica, km 212,80 | 110,0 | 12,00 | 4,00 | 1 écluse manquante prévue |

| VOIE NAVIGABLE E | SECTION DE VOIE NAVIGABLE E | DIMENSIONS DES ÉCLUSES | | | COMMENTAIRES | |
|------------------|---|--|-------------|---------------------------|---|--|
| | | LONGUEUR (m) | LARGEUR (m) | PROFONDEUR AUX SEUILS (m) | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| E 81 (suite) | Mikšová, km 221,33 | 110,0 | 12,00 | 4,00 | 1 écluse manquante prévue | |
| | Hričov, km 237,70 | 110,0 | 12,00 | 4,00 | 1 écluse manquante prévue | |
| E 90 | DON Aksay–Kalach | 145,0 | 17,80 | 4,00 | 3 écluses | |
| | CANAL VOLGA–DON Kalach–Krasnoarmeysk | 145,0 | 17,80 | 4,00 | 13 écluses | |
| E 91 | CANAL MILANO–PÔ Milano–Cremona | 197,0 | 12,00 | 3,50 | Écluse de Cremona. L'écluse a 2 pré-écluses mesurant 110,0 x 12,00 x 3,50 m | |
| | | 200,0 | 12,50 | 3,50 | Écluse d'Acquanegra | |
| | CANAL PÔ–BRONDOLO | 100,0 | 10,50 | 3,50 | Écluse droite de Cavanella d'Adige | |
| | | 110,0 | 12,50 | 3,50 | Nouvelle écluse droite de Cavanella d'Adige | |
| | | 100,0 | 10,50 | 3,50 | Écluse gauche de Cavanella d'Adige | |
| | | 110,0 | 12,50 | 3,50 | Nouvelle écluse gauche de Cavanella d'Adige | |
| | | 100,0 | 10,50 | 3,50 | Écluse de Brondolo | |
| | | 110,0 | 12,50 | 3,50 | Nouvelle écluse de Brondolo | |
| | LAGUNA VENETA | 81,0 | 10,00 | 3,50 | Écluse de Cavallino. Utilisée pour butts touristiques | |
| | | 81,0 | 9,00 | 3,50 | Écluse de Cortellazzo. Utilisée pour butts touristiques | |
| | | 81,0 | 9,00 | 3,50 | Écluse de Revedoli. Utilisée pour butts touristiques | |
| | | 81,0 | 9,00 | 3,50 | Écluse de Bavazzana. Utilisée pour butts touristiques | |
| | E 91-02 | PÔ | 110,0 | 12,50 | 4,00 | Nouvelle écluse d'Isola Serafini en cours de construction |
| | | Écluse de Cremona–Casale Monferrato | 85,0 | 11,50 | 2,50 | Écluse d'Isola Serafini |
| E 91-01 | MINCIO | 80,0 | 10,00 | 3,50 | Écluses de Governolo | |
| E 91-04 | VOIE NAVIGABLE FERRARE Ferrare–Porto Garibaldi | 110,0 | 12,50 | 3,50 | Écluse de Pontelagoscuro | |
| | | 102,0 | 12,20 | 3,50 | Écluse de Valpagliaro | |
| | | 105,0 | 12,00 | 3,50 | Écluse de Vallelepri | |
| E 91-03 | CANAL MANTOVA–MER ADRIATIQUE | 110,0 | 12,50 | 3,50 | Écluse de Valdaro en construction | |
| | | 110,0 | 12,50 | 3,50 | Écluse de Trevenzuolo | |
| | | 110,0 | 12,50 | 3,50 | Écluse de Torretta | |
| | | 110,0 | 12,50 | 3,50 | Écluse de Canda | |
| | | 110,0 | 12,50 | 3,50 | Écluse de Bussari | |
| | | 110,0 | 12,50 | 3,50 | Écluse de Barricetta | |
| | | 224,5 | 24,00 | 3,50 | Écluse de Volta Grimana | |
| E 91-03-02 | PÔ–CANAL MANTOVA–MER ADRIATIQUE | 225,0 | 12,50 | 3,50 | Écluse de S. Leone | |
| E 91-05 | CANAL PADOVA–VENEZIA | 80,0 | 10,00 | 3,50 | Écluse de Romea | |

Notes concernant le tableau 2

- ¹ En fonctionnement en cas de la montée des eaux suite à une tempête; autrement la liaison est ouverte.
- ² Données de base : GLW : PBE.
- ³ Les dimensions maximales admissibles des convois sont de 180,0 × 22,90 m et de 186,5 × 22,90 m, respectivement.
- ⁴ Données de base : niveau normal de l'eau du canal.
- ⁵ Données de base : niveau hydrostatique de l'eau.
- ⁶ Normalement ouverte.
- ⁷ L'écluse n'est utilisée qu'en cas d'inondation: elle est normalement ouverte et n'est fermée que si le niveau des eaux de la rivière Maas atteint un certain niveau.
- ⁸ Selon le niveau des marées.
- ⁹ En raison de la forme et du dessin particuliers des bassins des écluses, les unités ne dépassant pas 80,0 m de long et 8,25 m de large sont admises.
- ¹⁰ La largeur des portes de l'écluse est de 11,00 m.
- ¹¹ Ces écluses sont situées l'une après l'autre pour permettre le passage de convois allant jusqu'à 190,0 m de long.
- ¹² Il s'agit de la largeur des portes. La largeur des sas est de 16,00 m.
- ¹³ Tirant d'eau limité à l'écluse de Gorodetski. Aux autres écluses, un tirant d'eau de 4,00 m est assuré.
- ¹⁴ De Dubna au port de Moscou-Nord, la profondeur aux seuils est de 4,00 m.
- ¹⁵ Après sa reconstruction, qui devait s'achever en 2019, l'écluse aura les dimensions suivantes : 190,0 × 23,0 × 8,40 m.
- ¹⁶ Une porte additionnelle de l'écluse.
- ¹⁷ Données de base : PBE.
- ¹⁸ Amène vers l'ancien lit du Danube. N'est actuellement presque pas utilisé.
- ¹⁹ Rive droite.
- ²⁰ Rive gauche.

Tableau 3
Caractéristiques techniques des ports de navigation intérieure d'importance internationale

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATERIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNECTION FERROVIAIRE *** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES |
|------------------|---------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|--|-----|----------|----------------------------|---|
| | 0,5-3,0 millions de tonnes | 3,0-10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | RO-RO ** | | |
| | | | | 20' | 40' | | | |
| | | | | 5 | 6 | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| P 01-01 | | | X | | | X | X | |
| P 01-02 | | X | | | | X | X | |
| P 01-02bis | | X | | | | - | - | |
| P 01-03 | | X | | | | X | X | |
| P 01-03bis | | X | | | | - | - | |
| P 01-04 | | | | X | | X | X | |
| P 01-04bis | | | | X | | X | X | |
| P 01-05 | | X | | | | - | X | |
| P 01-06 | | X | | | | X | X | |
| P 01-07 | X | | | | | X | X | |
| P 01-08 | X | | | | | - | X | |
| P 01-09 | X | | | | | X | - | |
| P 01-09bis | X | | | | | X | X | |
| P 01-09ter | X | | | | | X | - | |
| P 01-09quater | | X | | | | - | - | |
| P 01-09quinquies | | X | | | | X | - | |
| P 01-09sexies | X | | | | | - | - | |

* Port privé
 ** Légende: x disponible
 - non disponible
 ... pas de données

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATÉRIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNEXION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES | |
|---------------|---|-----------------------------|---------------------------|--|---------|-----|-------------------------|---|---|
| | 0,5-3,0 millions de tonnes | 3,0-10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | | | | |
| | | | | 20' | RO-RO** | | | | |
| | | | | | 40' | 7 | | | 8 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| P 01-10 | Oss (Maas, km 193,0) | X | X | | X | X | X | X | |
| P 01-10bis | Maasdriel (Maas, km 212,0) | X | | | | | | | |
| P 01-10ter | Waalwijk (Bergsche Maas, km 236,0) | X | | | X | X | | | |
| P 01-10quater | Geertruidenberg (Bergsche Maas, km 251,0) | X | | | | | | | |
| P 01-11 | Dordrecht (Merwede, km 974,4) | | X | | | | | X | |
| P 01-12 | Zwijndrecht (Oude Maas, km 980,6) | X | | | | | | X | |
| P 01-13 | Vlaardingen (Nieuwe Waterweg, km 1 010,5) | | X | | | | | X | |
| P 01-14 | Maassluis (Nieuwe Waterweg, km 1 018,7) | X | | | X | X | | | |
| P 01-01-01 | Overpelt (Canal Bocholt-Herentals, km 148) | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| P 01-03-01 | 's-Hertogenbosch (Zuid-Willemsvaart, km 40) | | X | | X | X | | | |
| P 01-03-02 | Veghel (Zuid-Willemsvaart, km 24,0) | X | | | X | X | | | |
| P 02-01 | Zeebrugge (mer du Nord) | X | | X ¹ | X | X | X | X | |
| P 02-02 | Aalter (Canal Gand-Oostende, km 22,5) | X | | | | | | | |
| P 02-03 | Lille (Deûle, km 42,0) | X | | | X | X | | X | |
| P 02-02-01 | Oostende (mer du Nord) | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| P 02-04-01 | Roeselare (Canal Roeselare-Leie, km 0,5) | | X | | | | | | |
| P 02-04-02 | Izegem (Canal Roeselare-Leie, km 64) | | X | | | | | | |
| P 03-01 | Moerdijk (Hollands Diep, km 986,0) | | | X | X | X | X | X | |
| P 03-02 | Terneuzen (Canal Gand-Terneuzen, km 32,5) | | | X | X | X | X | X | |
| P 03-03 | Zelzate (Canal Gand-Terneuzen, km 19,6) | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| P 03-04 | Gand (Canal Gand-Terneuzen, km 4,6) | X | | | | | | | |

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATÉRIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNEXION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES |
|------------|---|-----------------------------|---------------------------|--|-----|---------|-------------------------|---|
| | 0,5-3,0 millions de tonnes | 3,0-10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | | | |
| | | | | 20' | 40' | RO-RO** | | |
| | | | | | | 2 | | |
| 1 | | | | | | | | |
| P 04-01 | Viissingen (Westerschelde, km 14,0 de l'embouchure) | | | X | X | X | X | X |
| P 04-02 | Beveren (Beneden Zeeschelde, km 22,9) | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| P 04-03 | Ruisbroek (Canal Charleroi-Bruxelles, km 58,8) | X | | | - | - | - | - |
| P 04-03bis | Willebroek (Canal Bruxelles-Escaut, km 61,3) | X | | | X | X | X | X |
| P 04-04 | Grimbergen (Canal Bruxelles-Escaut, km 75,8) | X | | | - | - | - | - |
| P 04-05 | Bruxelles (Canal Bruxelles-Escaut, km 81,5) | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| P 05-01 | Avelgem (Bovenschelde, km 35,7) | X | | | X | X | - | - |
| P 05-02 | Melle (Boven Zeeschelde, km 9,9) | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| P 05-03 | Meerhout (Canal Albert, km 80,7) | X | | | X | X | ... | ... |
| P 05-04 | Ham (Canal Albert, km 73,7) | X | | | ... | ... | ... | ... |
| P 05-05 | Hasselt (Canal Albert, km 51,5) | X | | | ... | ... | ... | ... |
| P 05-06 | Genk (Canal Albert, km 42,9) | X | | | ... | ... | ... | ... |
| P 05-07 | Centre et Ouest (Schelde, km 10,0) | | X | | X | X | X | X |
| P 05-08 | Centre et Ouest (Canal du Centre, km 10,0) | | X | | X | X | X | X |
| P 05-01-01 | Bossuit Kortrijk (Canal Bossuit-Kortrijk, km 7,6) | | X | | - | - | - | Matériaux de construction, produits pétroliers et métallurgiques, produits agricoles, alimentaires et chimiques |
| P 05-04-01 | Aalst (Dender, km 53,7) | X | | | - | - | - | |
| P 06-01 | Antwerpen (Schelde, km 102,9) | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| P 06-02 | Bergen op Zoom (Liaison Schelde-Rijn, km 1 031,8) | X | | | X | X | - | |
| P 10-01 | Rotterdam (Nieuwe Maas, km 1 002,5) | | | X | X | X | X | |

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATÉRIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNEXION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES |
|------------|---------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|--|-----|---------|-------------------------|---|
| | 0,5–3,0 millions de tonnes | 3,0–10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | RO-RO** | | |
| | | | | 20' | 40' | | | |
| | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | |
| P 10-02 | X | | | X | X | - | - | |
| P 10-02bis | X | | | X | X | - | - | |
| P 10-02ter | X | | | - | - | - | - | |
| P 10-03 | X | | | X | X | X | - | |
| P 10-04 | X | | | X | X | ... | X | |
| P 10-05 | X | | | X | X | ... | X | |
| P 10-06 | X | | | ... | ... | ... | ... | |
| P 10-07 | X | | | ... | ... | ... | ... | |
| P 10-08 | X | | | ... | ... | ... | ... | |
| P 10-09 | X | | | ... | ... | ... | ... | |
| P 10-10 | | | X | ... | ... | ... | ... | |
| P 10-11 | | | X | X | X | X | X | |
| P 10-12 | | | X | X | X | X | X | |
| P 10-13 | X | | | X | X | ... | X | |
| P 10-14 | X | | | X | X | ... | X | |
| P 10-15 | | X | | X | X | ... | X | |
| P 10-16 | X | | | ... | ... | ... | X | |
| P 10-17 | X | | | X | X | ... | X | |
| P 10-18 | | | X | X | X | ... | X | |
| P 10-19 | X | | | ... | ... | ... | X | |
| P 10-20 | X | | | X | X | - | - | |
| P 10-21 | X | | | - | - | - | X | |
| P 10-22 | ... | ... | ... | - | - | - | X | |

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATÉRIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNESSION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES | | | | | | |
|---------|---|-----------------------------|---------------------------|--|-----|---------|--------------------------|---|---|-----|---|---|---|--|
| | 0,5-3,0 millions de tonnes | 3,0-10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | | | | | | | | | |
| | | | | 20' | 40' | RO-RO** | | | | | | | | |
| | | | | | | | 2 | | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| P 10-23 | Bendorf (Rhin, km 599,0) | X | | | | | | | | X | | | | |
| P 10-24 | Koblentz (Rhin, km 596,0) | X | | | | | | | | X | | | | |
| P 10-25 | Bingen (Rhin, km 527,0) | ... | ... | ... | | | | | | | | | | |
| P 10-26 | Wiesbaden (Rhin, km 500,0) | X | | | | | | | | | | | | |
| P 10-27 | Gernsheim (Rhin, km 462,0) | X | | | | | | | | | | | | |
| P 10-28 | Worms (Rhin, km 444,0) | X | | | | | | | | | | | | |
| P 10-29 | Mannheim (Rhin, km 424,0) | | X | | | | | | | X | | | | |
| P 10-30 | Ludwigshafen (Rhin, km 420,0) | | X | | | | | | | X | | | | |
| P 10-31 | Speyer (Rhin, km 400,0) | X | | | | | | | | | | | | |
| P 10-32 | Germersheim (Rhin, km 385,0) | X | | | | | | | | X | | | | |
| P 10-33 | Wörth (Rhin, km 366,0) | X | | X | | | | | | X | | | | |
| P 10-34 | Karlsruhe (Rhin, km 360,0) | ... | ... | ... | | | | | | X | | | | |
| P 10-35 | Kehl (Rhin, km 297,0) | X | | | | | | | | X | | | | |
| P 10-36 | Strasbourg (Rhin, km 296,0) | | X | | | | | | | X | | | Sable, gravier, produits pétroliers, céréales, colis lourds | |
| P 10-37 | Breisach (Rhin, km 226,0) | X | | | | | | | | | | | | |
| P 10-38 | Colmar-Neuf Brisach (Rhin, km 225,8) | X | | | | | | | | X | | | Minéraux, gravier, aluminium, céréales | |
| P 10-39 | Mulhouse-Ottmarsheim (Grand Canal d'Alsace, km 21,0) | | X | | | | | | | X | | | Minéraux, produits agricoles, métallurgiques et chimiques | |
| P 10-40 | Fort Louis Stattmatten (Grand Canal d'Alsace, km 322,0) | X | | | | | | | | ... | | | ... | |
| P 10-41 | Ile Napoléon (Canal Niffer-Mulhouse, km 37,6) | X | | | | | | | | | | | X | Produits pétroliers, minéraux, engrais |

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | 4 | MATÉRIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | 8 | 9 | | |
|--|---------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|---|--|-----|---------|-----|---|-------------------------|---|
| | 0,5-3,0 millions de tonnes | 3,0-10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | | CONTENEURS** | | | | | CONNEXION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES |
| | | | | | 20' | 40' | RO-RO** | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | | | |
| P 10-42 | X | | | | X | | - | X | Vrac, matériaux de construction | | |
| Aéroport (Chalon-sur-Saône, Mâcon, Villefranche-sur-Saône) (Saône, km 230,0, km 296,0 et km 335,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-43 | X | | | | X | | X | - | | | |
| Pagny (Saône, km 192,75) | | | | | | | | | | | |
| P 10-44 | X | | | | X | | X | X | Produits pétroliers et métallurgiques, minéraux | | |
| Lyon (Rhône, km 375,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-45 | X | | | | X | | X | X | Produits pétroliers, minéraux | | |
| Marseille-Fos (Canal Marseille-Rhône, km 0,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-01-01 | X | | | | ... | ... | ... | X | | | |
| Rhein-Lippe-Hafen* (Wesel-Datteln Kanal, km 1,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-01-02 | | X | | | ... | ... | ... | X | | | |
| Mari Hüls-AG* (Wesel-Datteln Kanal, km 38,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-01-03 | X | | | | ... | ... | ... | ... | | | |
| Auguste Victoria* (Wesel-Datteln Kanal, km 39,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-01-04 | X | | | | ... | ... | ... | X | | | |
| Lünen (Datteln-Hamm Kanal, km 11,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-01-05 | X | | | | ... | ... | ... | ... | | | |
| Berkamen* (Datteln-Hamm Kanal, km 22,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-01-06 | X | | | | X | | ... | X | | | |
| Hamm (Datteln-Hamm Kanal, km 34,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-01-07 | X | | | | ... | ... | ... | ... | | | |
| Schmehausen* (Datteln-Hamm Kanal, km 47,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-03-01 | X | | | | ... | ... | ... | X | | | |
| Essen (Rhein-Herne Kanal, km 16,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-03-02 | X | | | | ... | ... | ... | ... | | | |
| Coelln-Neuessen* (Rhein-Herne Kanal, km 17,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-03-03 | X | | | | X | | ... | X | | | |
| Ruhr-Oel* (Rhein-Herne Kanal, km 22,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-03-04 | | | X | | X | | ... | X | | | |
| Gelsenkirchen (Rhein-Herne Kanal, km 24,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-03-05 | X | | | | ... | ... | ... | X | | | |
| Wanne-Eickel (Rhein-Herne Kanal, km 32,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-05-01 | X | | | | X | | ... | ... | | | |
| Mühlheim (Ruhr, km 8,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-07-01 | | | X | | X | | X | X | | | |
| Heilbronn (Neckar, km 110,0) | | | | | | | | | | | |
| P 10-07-02 | X | | | | - | | - | X | | | |
| Stuttgart (Neckar, km 186,0) | | | | | | | | | | | |

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATÉRIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNEXION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES |
|------------|---------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|--|-----|---------|-------------------------|---|
| | 0,5–3,0 millions de tonnes | 3,0–10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | | | |
| | | | | 20' | 40' | RO-RO** | | |
| | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | |
| 1 | | | | | | | | |
| P 14-02 | | | | X | X | | X | |
| P 14-03 | | | | X | X | | X | |
| P 14-04 | | | | X | X | X | X | |
| P 15-01 | | | | X | - | - | - | |
| P 15-01bis | | | | X | - | - | - | |
| P 15-02 | | | | X | - | - | - | |
| P 15-02bis | | | | X | - | - | - | |
| P 15-02ter | | | | X | - | - | - | |
| P 15-03 | | | | X | - | - | X | |
| P 15-04 | | | | X | X | X | X | |
| P 15-05 | | | | ... | - | - | X | |
| P 15-06 | | | | X | - | - | X | |
| P 15-01-01 | | | | X | X | - | - | |
| P 20-01 | | | | X | X | X | X | |
| P 20-02 | | | | X | - | - | - | |
| P 20-03 | | | | | - | - | - | |
| P 20-04 | | | | X | X | X | X | |
| P 20-05 | | | | X | - | - | - | |
| P 20-06 | | | | ... | - | - | - | |
| P 20-07 | | | | X | - | - | X | |
| P 20-08 | | | | X | - | - | X | |

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATÉRIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNEXION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES |
|---------|---------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|--|-----|---------|-------------------------|---|
| | 0,5-3,0 millions de tonnes | 3,0-10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | | | |
| | | | | 20' | 40' | RO-RO** | | |
| | | | | | | 5 | | |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| P 41-03 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| P 41-04 | X | | | - | - | - | - | |
| P 41-05 | X | | | - | - | - | - | |
| P 50-01 | | | X | X | X | X | X | Marchandises diverses, bois, céréales, charbon |
| P 50-02 | X | | | X | - | - | X | Marchandises diverses, bois, matériaux de construction, minéral, tuyaux |
| P 50-03 | X | | | X | X | - | X | Marchandises diverses, bois, matériaux de construction, charbon |
| P 50-04 | | X | | X | - | - | X | Marchandises diverses, bois, matériaux de construction, engrais |
| P 50-05 | X | | | - | - | - | X | Marchandises diverses, bois, matériaux de construction, charbon |
| P 50-06 | | X | | X | ... | ... | X | Marchandises diverses, matériaux de construction, ferraille, colis lourds |
| P 50-07 | X | | | X | - | - | X | Marchandises diverses, matériaux de construction, charbon |
| P 50-08 | | X | | X | - | - | X | Marchandises diverses, bois, matériaux de construction, charbon |
| P 50-09 | X | | | X | - | - | X | Marchandises diverses, bois, matériaux de construction, charbon, céréales |
| P 50-10 | X | | | X | - | - | X | Marchandises diverses, bois, matériaux de construction, charbon |
| P 50-11 | | X | | X | - | - | X | Marchandises diverses, bois, matériaux de construction |

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATÉRIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNEXION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES |
|---------------|---------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|--|-----|---------|-------------------------|--|
| | 0,5-3,0 millions de tonnes | 3,0-10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | | | |
| | | | | RO-RO** | | | | |
| | | | | 20' | 40' | RO-RO** | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| P 50-02-01 | X | | | | X | - | - | Marchandises diverses, bois, matériaux de construction, sel |
| P 50-02-02 | X | | | | X | ... | X | Marchandises diverses, bois, matériaux de construction, sel |
| P 50-02-02-01 | | X | | | X | - | - | Marchandises diverses, matériaux de construction |
| P 50-01-01 | X | | | | X | - | X | Marchandises diverses, bois, matériaux de construction, charbon, minéral, céréales |
| P 50-01-02 | X | | | | - | - | - | Produits pétroliers |
| P 60-01 | X | | | | - | - | - | |
| P 60-02 | X | | | | - | X | - | |
| P 60-03 | X | | | | - | - | X | |
| P 60-04 | | | | | - | - | X | |
| P 60-05 | | | | | X | X | X | |
| P 60-06 | | | | | - | - | X | |
| P 60-07 | X | | | | X | X | X | |
| P 60-08 | X | | | | X | X | X | |
| P 60-09 | | | | | - | - | X | |
| P 60-10 | X | | | | - | - | - | |
| P 60-11 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| P 60-12 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| P 60-13 | X | | | | - | - | X | Marchandises diverses, matériaux de construction |

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATERIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNEXION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES |
|--|---------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|--|-----|---------|-------------------------|---|
| | 0,5-3,0 millions de tonnes | 3,0-10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | RO-RO** | | |
| | | | | 20' | 40' | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| P 70-13 Deponie Deetz* (Untere Havel-Wasserstraße, km 40,0) | X | | | - | - | - | X | |
| P 70-14 Port de Spandau-Sud (Untere Havel-Wasserstraße, km 2,0) | X | | | - | - | - | X | |
| P 70-15 Elbląg (Baie de Wislany) | X | | | - | - | - | - | |
| P 70-16 Port maritime de Kaliningrad (Pregel, km 8,0) | ... | ... | ... | X | ... | ... | X | |
| P 70-17 Port fluvial de Kaliningrad (Pregel, km 9,0) | X | | | ... | ... | ... | X | Roulement du fret actuel : 100 000 t |
| P 70-01-01 Gouda (Hollandse IJssel, km 1,4) | X | | | - | - | - | - | |
| P 70-01-02 Alphen aan den Rijn (Oude Rijn, km 39,5) | X | | | X | X | - | - | |
| P 70-03-01 Almelo (Zijkanaal, km 17,6) | X | | | X | X | - | - | |
| P 70-02-01 Osnabrück (Stichkanaal, km 13,0) | ... | ... | ... | - | - | X | X | |
| P 70-04-01 Hannover-Linden (Stichkanaal, km 11,0) | X | | | - | - | - | X | |
| P 70-06-01 Hildesheim (Stichkanaal, km 15,0) | ... | ... | ... | - | - | - | X | |
| P 70-08-01 Salzgitter (Stichkanaal, km 15,0) | X | | | X | - | - | X | |
| P 70-10-01 Complexe de manutention des marchandises* (bras de la Spree à km 0,0) | X | | | - | - | - | - | |
| P 70-10-02 Nonnendamm (Spree, km 2,0) | X | | | - | - | - | X | |
| P 70-10-03 Centrale électrique de Reuter* (Spree, km 3,0) | X | | | - | - | - | X | |
| P 70-10-04 Centrale électrique de Charlottenburg (Spree, km 8,0) | ... | ... | ... | - | - | - | - | |
| P 70-10-05 Westhafen Berlin (Westhafenkanal, km 3,0) | ... | ... | ... | - | - | - | X | |
| P 70-10-06 Osthafen Berlin (Spree, km 21,0) | ... | ... | ... | - | - | - | X | |
| P 70-10-07 Centrale de production de chaleur de Klingenberg (Spree, km 25,0) | X | | | - | - | - | X | |
| P 70-12-01 Centrale électrique de Moabit* (Berlin-Spandauerschiffahrtskanal, km 9,0) | X | | | - | - | - | - | |

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATÉRIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNEXION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES |
|------------|---------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|--|-----|---------|-------------------------|--|
| | 0,5–3,0 millions de tonnes | 3,0–10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | RO-RO** | | |
| | | | | 20' | 40' | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | |
| P 71-01 | X | | | | - | - | X | |
| P 71-02 | X | | | | - | - | X | |
| P 71-03 | X | | | | - | - | X | |
| P 71-04 | ... | ... | ... | ... | - | - | X | |
| P 71-02-01 | ... | ... | ... | ... | - | - | - | |
| P 71-06-01 | ... | ... | ... | ... | - | - | - | |
| P 71-06-02 | X | | | | - | - | X | |
| P 80-01 | X | | | | X | X | X | Produits pétroliers, combustibles, minéraux |
| P 80-02 | | X | | | X | X | X | Pétrole, céréales, sable, charbon |
| P 80-03 | X | | | | ... | ... | ... | |
| P 80-04 | X | | | | X | X | X | Colis lourds |
| P 80-05 | X | | | | X | X | X | |
| P 80-06 | X | | | | ... | ... | ... | |
| P 80-07 | X | | | | X | X | - | |
| P 80-08 | X | | | | X | X | X | Produits pétroliers, copeaux de bois, matériaux de construction, charbon, produits agricoles/engrais, conteneurs de 20 et 40 pieds |
| P 80-09 | X | X | | | - | - | X | |

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATÉRIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNESSION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES |
|---------|---------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|--|-----|---------|--------------------------|--|
| | 0,5-3,0 millions de tonnes | 3,0-10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | | | |
| | | | | 20' | 40' | RO-RO** | | |
| | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | |
| P 80-10 | ... | ... | ... | - | - | - | X | |
| P 80-11 | X | | | - | - | - | X | |
| P 80-12 | | X | | X | X | X | X | |
| P 80-13 | X | | | - | - | - | - | |
| P 80-14 | X | | | - | - | - | - | |
| P 80-15 | X | | | - | - | - | - | |
| P 80-16 | X | | | - | - | - | - | |
| P 80-17 | X | | | X | X | - | X | |
| P 80-18 | | X | | X | X | - | X | |
| P 80-19 | ... | ... | ... | - | - | - | X | |
| P 80-20 | X | | | - | - | - | X | |
| P 80-21 | X | | | - | - | - | - | |
| P 80-22 | X | | | X | - | - | X | |
| P 80-23 | X | | | X | - | - | X | |
| P 80-24 | X | | | - | - | - | - | |
| P 80-25 | X | | | - | - | - | - | |
| P 80-26 | ... | ... | ... | X | - | X | X | |
| P 80-27 | ... | ... | ... | - | - | - | X | |
| P 80-28 | ... | ... | ... | - | - | - | X | |
| P 80-29 | X | | | - | - | - | X | |
| P 80-30 | ... | ... | ... | - | - | X | X | |
| P 80-31 | X | | | X | X | X | X | Marchandises diverses, en vrac et liquides |
| P 80-32 | X | | | X | X | X | X | |

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATÉRIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNEXION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES |
|------------|---------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|--|-----|---------|-------------------------|---|
| | 0,5-3,0 millions de tonnes | 3,0-10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | | | |
| | | | | 20' | 40' | RO-RO** | | |
| | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | |
| 1 | | | | | | | | |
| P 80-33 | X | | | X | X | | X | Toutes marchandises |
| P 80-34 | | X | | X | X | - | X | Produits métallurgiques |
| P 80-35 | X | | | X | X | X | X | Marchandises diverses et en vrac, gaz liquéfié |
| P 80-36 | X | | | X | - | - | X | Toutes marchandises sauf pétrole et produits pétroliers |
| P 80-37 | X | | | X | X | X | X | Toutes marchandises |
| P 80-38 | | X | | X | X | X | X | Toutes marchandises |
| P 80-39 | X | | | X | X | X | X | Surtout marchandises en vrac et produits pétroliers |
| P 80-40 | | X | | X | X | - | X | |
| P 80-41 | X | | | - | - | - | X | Marchandises sèches en vrac |
| P 80-42 | | X | | X | X | X | X | |
| P 80-43 | X | | | | | | | Produits pétroliers |
| P 80-44 | | X | | - | - | - | X | Surtout marchandises en vrac, marchandises diverses |
| P 80-45 | X | | | | | | | Produits pétroliers |
| P 80-46 | X | | | X | X | X | X | |
| P 80-46bis | X | | | - | - | - | ... | |
| P 80-47 | X | | | X | X | - | X | |
| P 80-47bis | X | | | - | - | - | X | Marchandises diverses et en vrac |
| P 80-47ter | X | | | X | ... | - | X | |
| P 80-48 | X | | | X | X | | X | |
| P 80-48bis | X | | | X | ... | ... | X | |
| P 80-49 | X | | | - | - | - | X | |

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATÉRIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNECTION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES | |
|------------|--|-----------------------------|---------------------------|--|-----|---------|--------------------------|---|--|
| | 0,5-3,0 millions de tonnes | 3,0-10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | | | | |
| | | | | 20' | 40' | RO-RO** | | | |
| | | | | | | | | | 2 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| P 80-50 | Orsova (Danube, km 954,0) | X | | | - | - | - | X | |
| P 80-51 | Drobeta Turnu Severin (Danube, km 931,0) | X | | | - | X | | X | |
| P 80-52 | Prahovo (Danube, km 861,0) | X | | | X | ... | | X | |
| P 80-52bis | Vidin (Danube, km 790,0) | X | | | X | X | | X | |
| P 80-53 | Lom (Danube, km 743,0) | | X | | - | - | | X | |
| P 80-53bis | Oriahovo (Danube, km 678,0) | X | | | - | X | | X | |
| P 80-54 | Turnu Magurele (Danube, km 597,0) | X | | | - | - | | X | |
| P 80-55 | Svistov (Danube, km 554,0) | X | | | X | X | | X | |
| P 80-56 | Rousse (Danube, km 495,0) | | X | | X | X | | X | |
| P 80-57 | Giurgiu (Danube, km 493,0) | X | | | X | X | | X | |
| P 80-58 | Oltenita (Danube, km 430,0) | X | | | - | - | | - | |
| P 80-58bis | Silistra (Danube, km 375,5) | X | | | X | X | | X | |
| P 80-59 | Calarasi (Danube, km 370,5) | X | | | - | - | | X | |
| P 80-59bis | Cernavoda (Danube, km 298,0) | X | | | - | - | | X | |
| P 80-60 | Braila (Danube, km 167,0-175,0) | | X | | - | - | | X | Marchandises diverses, produits pétroliers, marchandises en vrac |
| P 80-61 | Galati (Danube, Mm 76,0-km 160,0) | | | X | - | - | | X | Marchandises diverses, conteneurs, produits pétroliers, marchandises en vrac |
| P 80-62 | Giurgiulesti (Danube, km 133,0) | X | | | X | - | | X | Produits pétroliers, céréales et conteneurs. Terminaux RO-RO et de marchandises diverses en construction |
| P 80-63 | Reni (Danube, km 128,0) | | | X | X | X | | X | Marchandises diverses et en vrac, produits pétroliers |
| P 80-64 | Tulcea (Danube, Mm 34,0-Mm 42,0) | X | | | - | - | | X | Marchandises en vrac, voyageurs |

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATÉRIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNEXION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES |
|------------|--|-----------------------------|---------------------------|--|-----|---------|-------------------------|---|
| | 0,5-3,0 millions de tonnes | 3,0-10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | | | |
| | | | | 20' | 40' | RO-RO** | | |
| | | | | | | 5 | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| P 80-04-01 | | | X | X | X | X | ... | Produits agricoles, combustibles |
| | Port autonome de Paris | | | X | X | X | ... | |
| | Gennevilliers (Seine, km 194,7) | | X | X | X | X | - | Matériaux de construction, vrac, métallurgie (minéral, bobines) |
| | Bonneuil-Vigneux (Seine, km 169,7) | X | | | X | - | - | Matériaux de construction, vrac, métallurgie (minéral, bobines) |
| | Evry (Seine, km 137,8) | X | | | X | X | X | Matériaux de construction, vrac, métallurgie (minéral, bobines) |
| | Melun (Seine, km 110,0) | X | | | ... | ... | ... | |
| | Limay-Portcheville (Seine, km 109,0) | X | | | X | X | X | Matériaux de construction, vrac, métallurgie (minéral, bobines) |
| | Montereau (Seine, km 67,4) | X | | | X | X | X | Projet 2013 : conteneurs |
| | Nanterre (Seine, km 39,4) | X | | | ... | ... | ... | |
| | Bruyères-sur-Oise (Oise, km 96,9) | X | | | X | X | X | Conteneurs : en construction |
| | St. Ouen-l'Aumône (Oise, km 119,2) | X | | | ... | ... | X | |
| | Lagny (Marne, km 149,8) | X | | | X | - | - | Conteneurs : en projet |
| P 80-06-01 | Dillingen (Saar, km 59,0) | | X | | X | X | X | |
| P 80-08-01 | Osijek (Drava, km 14,0) | | X | | X | - | X | |
| P 80-01-01 | Szeged (Tisza, km 170,0) | X | | | ... | ... | X | |
| P 80-01-02 | Senta (Tisza, km 122,0) | X | | | X | ... | X | |
| P 80-14-01 | Mecgidia (Canal Danube-mer Noire, km 37,5) | | X | | - | - | X | |
| P 80-14-02 | Constanta (Canal Danube-mer Noire, km 0,0) | | | X | X | X | X | |
| P 80-09-01 | Izmail (Danube-Bras de Kilia, km 93,0) | | X | | X | - | X | Marchandises diverses et en vrac |
| P 80-09-02 | Kilia (Danube-Bras de Kilia, km 47,0) | X | | | X | - | - | Marchandises diverses |

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATÉRIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNEXION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES | | | | | | |
|------------|--|-----------------------------|---------------------------|--|-----|---------|-------------------------|---|---|---|---|---|---|--|
| | 0,5-3,0 millions de tonnes | 3,0-10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | | | | | | | | | |
| | | | | 20' | 40' | RO-RO** | | | | | | | | |
| | | | | | | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| P 80-09-03 | Oust-Dunajsk (Danube-Bras de Kilia, km 0,0) ⁵ | | | X | | | X | X | | | | | | Marchandises diverses et en vrac |
| P 81-01 | Šala (Váh, km ...) | X | | | | | | | | | | | | Port prévu |
| P 81-02 | Sereď (Váh, km ...) | X | | | | | | | | | | | | Port prévu |
| P 81-03 | Hlohovec (Váh, km ...) | X | | | | | | | | | | | | Port prévu |
| P 81-04 | Pleštiny (Váh, km ...) | X | | | | | | | | | | | | Port prévu |
| P 81-05 | Nové mesto nad Váhom (Váh, km ...) | X | | | | | | | | | | | | Port prévu |
| P 81-06 | Trenčín (Váh, km ...) | X | | | | | | | | | | | | Port prévu |
| P 81-07 | Dubnica (Váh, km ...) | X | | | | | | | | | | | | Port prévu |
| P 81-08 | Púchov (Váh, km ...) | X | | | | | | | | | | | | Port prévu |
| P 81-09 | Považská Bystrica (Váh, km ...) | X | | | | | | | | | | | | Port prévu |
| P 81-10 | Žilina (Váh, km ...) | X | | | | | | | | | | | | Port prévu |
| P 81-11 | Čadca (liaison Váh-Oder, km ...) | X | | | | | | | | | | | | Port prévu |
| P 90-01 | Taganrog, port maritime (Baie de Taganrog) | X | | | | | X | | | | | | X | |
| P 90-02 | Eysk, port maritime (Baie de Taganrog) | ... | | ... | | | | | | | | | X | |
| P 90-03 | Azov, port maritime (Don, km 3 168,0 ⁴) | X | | | | | X | | | | | | | Marchandises diverses, bois, matériaux de construction, minéral, scories |
| P 90-04 | Rostov, port maritime (Don, km 3 134,0 ⁴) | | | | | | X | | | | | | X | Marchandises diverses, bois, matériaux de construction, charbon, scories |
| P 90-05 | Oust-Donetsk (Severskiy Donets, km 5,0 de l'embouchure) | X | | | | | X | | | | | | X | Marchandises diverses, bois, matériaux de construction, charbon, minéral |
| P 90-03-01 | Bilhorod Dnestrovskiy (Embouchure du Dniester) | ... | | ... | | | | | | | | | | |
| P 90-03-02 | Bender (Nistru, km 228,0) | X | | | | | | | | | | | | Vrac sec et marchandises diverses |
| P 91-01 | Milano Terminale (Canal Milano-Pô, km 0,0) | ... | | ... | | | | | | | | | | Construction prévue |
| P 91-02 | Lodi (Canal Milano-Pô, km 20,0 depuis le Milano Terminale) | ... | | ... | | | | | | | | | | Étude d'évaluation |

| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATÉRIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNESSION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES | |
|------------|--|-----------------------------|---------------------------|--|-----|---------|--------------------------|---|---|
| | 0,5-3,0 millions de tonnes | 3,0-10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | | | | |
| | | | | 20' | 40' | RO-RO** | | | |
| | | | | | | 2 | | | 3 |
| 1 | | | | | | | | | |
| P 91-03 | Pizzighetone (Canal Milano-Pò, km 40,0 depuis le Milano Terminale) | X | | | | | ... | ... | Démarrage |
| P 91-04 | Cremona (Canal Milano-Pò, km 55,0 depuis le Milano Terminale) | | X | | | | X | X | |
| P 91-04bis | Cremona-Casalmaggiore (Pò) | X | | | | | ... | ... | |
| P 91-04ter | Mantova Viadana (Pò) | X | | | | | ... | ... | Concentré sur les produits chimiques par pipeline |
| P 91-05 | Boretto R. Emilia Centrale (Pò, km 120,0 depuis le Milano Terminale) | X | | | | | ... | ... | Démarrage |
| P 91-05bis | Mantova S. Benedetto (Pò) | X | | | | | ... | ... | |
| P 91-05ter | Mantova Revere (Pò) | X | | | | | X | ... | |
| P 91-06 | Ferrare (Pò, km 200,0 depuis le Milano Terminale) | ... | ... | ... | | | ... | ... | Étude d'évaluation |
| P 91-07 | Adria (Canal Mantova-mer Adriatique, km 265,0 depuis le Milano Terminale) | X | | | | | ... | ... | |
| P 91-08 | Chioggia (Canal Pò-Brondolo, km 285,0 depuis le Milano Terminale) | | X | | | | X | X | Port maritime avec connexion à la voie navigable |
| P 91-09 | Marghera (Laguna Veneta, km 300,0 depuis le Milano Terminale) | | | X | | | X | X | Port maritime avec connexion à la voie navigable |
| P 91-10 | Nogaro (Canal latéral de Vénétie, km 355,0 depuis le Milano Terminale) | | X | | | | X | X | Port maritime avec connexion à la voie navigable |
| P 91-11 | Monfalcone (Canal latéral de Vénétie, km 410,0 depuis le Milano Terminale) | | | X | | | X | X | Port maritime avec connexion à la voie navigable |
| P 91-12 | Trieste (mer Adriatique) | | | X | | | X | X | Port maritime avec connexion à la voie navigable |
| P 91-02-01 | Piacenza (Pò, km 35,0 depuis Conca di Cremona) | X | | | | | ... | ... | Étude d'évaluation |
| P 91-02-02 | Pavia (Pò, km 98,0 depuis Conca di Cremona) | ... | ... | ... | | | ... | ... | Étude d'évaluation |

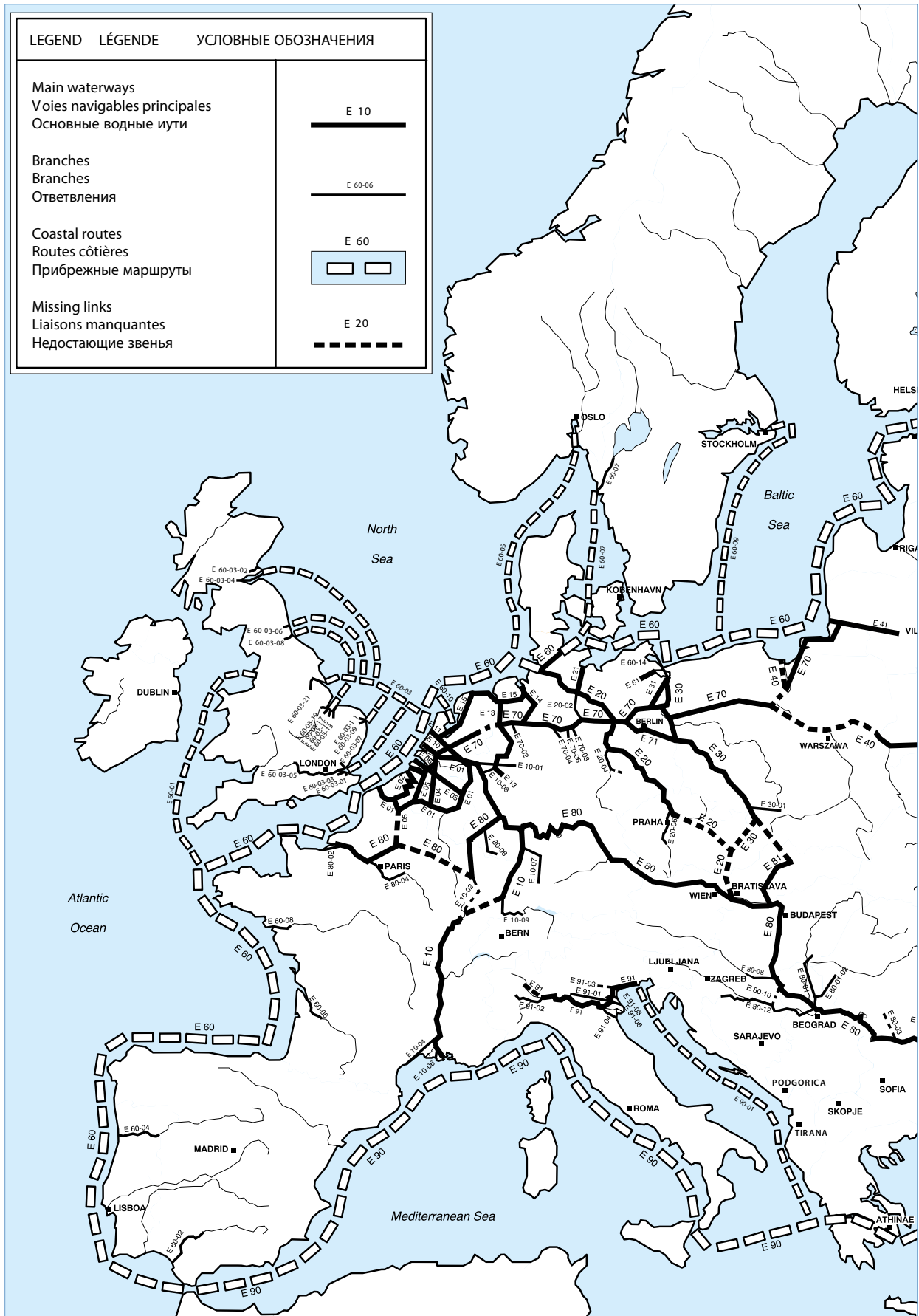
| E PORTS | CAPACITÉ DE MANUTENTION DE CARGAISONS | | | MATÉRIEL DE MANUTENTION DE CARGAISONS DISPONIBLES POUR | | | CONNEXION FERROVIAIRE** | AUTRES CARACTÉRISTIQUES ET COMMENTAIRES | |
|------------|---|-----------------------------|---------------------------|--|-----|---------|-------------------------|--|---------|
| | 0,5-3,0 millions de tonnes | 3,0-10,0 millions de tonnes | > 10,0 millions de tonnes | CONTENEURS** | | | | | RO-RO** |
| | | | | 20' | 40' | RO-RO** | | | |
| | | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| P 91-02-03 | Casale Monferrato (Pô, km 183,0 depuis Conca di Cremona) | ... | ... | ... | ... | ... | ... | Étude d'évaluation | |
| P 91-04-01 | Ferrare (Canal Ferrare-Porto Garibaldi) | X | | | X | | X | | |
| P 91-04-02 | Ferrare S. Giovanni Ostellato (Canal Ferrare-Porto Garibaldi) | X | | | ... | ... | ... | | |
| P 91-04-03 | Garibaldi (Voie navigable de Ferrare, km 80,0 depuis Ferrare) | ... | ... | ... | ... | ... | ... | | |
| P 91-04-04 | Ravenna | | | X | X | X | X | Port maritime avec connexion à la voie navigable | |
| P 91-06-01 | Porto Tolle (Pô Grande, km 260,0 depuis le Milano Terminale) | ... | ... | ... | ... | ... | ... | Construction prévue | |
| P 91-03-01 | Mantova (Valdaro et ports privés) (Canal Mantova-mer Adriatique, km 0,0 et lacs de Mantova) | | X | | X | ... | X | | |
| P 91-03-02 | Mantova Roncoferraro/Governolo (Canal Mantova-mer Adriatique) | X | | | ... | ... | ... | | |
| P 91-03-03 | Mantova Ostiglia (Canal Mantova-mer Adriatique, km 30,0) | X | | | ... | ... | ... | | |
| P 91-03-04 | Verona Legnago (Canal Mantova-mer Adriatique, km 65,0) | X | | | ... | ... | ... | | |
| P 91-03-05 | Canda (Canal Mantova-mer Adriatique) | X | | | ... | ... | ... | | |
| P 91-03-06 | Rovigo (Canal Mantova-mer Adriatique, km 140,0) | | X | | X | ... | X | | |
| P 91-03-07 | Conca di Volta Grimana (Canal Mantova-mer Adriatique, km 170,0) | ... | ... | ... | ... | ... | ... | | |
| P 91-03-08 | Porto Levante* (Embouchure du Pô di Levante) | ... | ... | ... | ... | ... | ... | Ports privés. Port public en projet | |

Notes concernant le tableau 3

- ¹ Après la construction d'une nouvelle liaison Gent–Zeebrugge (E 07).
- ² En ce qui concerne les ports de l'Elbe, les distances sont mesurées : en Allemagne, à partir de la frontière Allemagne/Tchèque en commençant au km 0,0 ; en Tchèque, à partir de la frontière Allemagne/Tchèque en commençant au km 726,15 afin d'éviter la répétition du kilométrage dans les deux pays concernés.
- ³ La distance des ports lithuaniens est mesurée à partir du port maritime de Klaipėda.
- ⁴ Distance mesurée à partir du port de Moscou Sud.
- ⁵ Navigation interdite dans le bassin portuaire de Ust-Dunaisk (Danube – Embouchure Kiliiske, 1,0 km).

VI. Schéma du réseau des voies navigables d'importance internationale

(Conforme à l'Annexe I de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale)





Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E

Livre bleu

Quatrième édition révisée

Le Livre bleu présente un inventaire des normes et paramètres actuels et envisagés des voies navigables et ports E en Europe et montre, sur une base internationale comparable, les paramètres d'infrastructure actuels de la navigation intérieure en Europe par rapport à ceux des normes et paramètres minimaux prescrits dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

Cette quatrième édition révisée du Livre bleu a été préparée sur la base d'informations reçues par le secrétariat de la part des États membres et des commissions fluviales et adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) lors de sa soixante-septième session.

Les données du Livre bleu sont également disponibles dans une base de données en ligne à <https://unece.org/blue-book-database>.

Information Service
United Nations Economic Commission for Europe

Palais des Nations
CH - 1211 Geneva 10, Switzerland
Telephone: +41(0)22 917 12 34
E-mail: unece_info@un.org
Website: <http://www.unece.org>