



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2004/13  
2 août 2004

FRANÇAIS  
Original: RUSSE

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable  
(Quarante-huitième session, 19-21 octobre 2004,  
point 6 f) de l'ordre du jour)

**MISE À JOUR DE LA CARTE DES VOIES NAVIGABLES EUROPÉENNES**

Communication du Gouvernement ukrainien

On trouvera ci-après les propositions de la délégation ukrainienne visant à améliorer les trois cartes des voies navigables européennes. Les propositions de caractère général se rapportent aux cartes dans leur ensemble: le Groupe de travail souhaitera peut-être les examiner et adopter une décision à ce sujet, compte tenu de la réimpression des cartes prévue en 2005-2006.

1. La carte recto verso des voies navigables européennes, publiée en 1999 par la CEE et contenant trois cartes polychromes, constitue un document des plus utiles pour les spécialistes qui s'intéressent aux transports par voie navigable.
2. Cependant, à l'occasion de l'élaboration d'une nouvelle édition et d'une version électronique de la carte, il s'avère indispensable d'y introduire un certain nombre de corrections et d'ajouts afin d'en améliorer la fiabilité et d'en enrichir le contenu. Les propositions présentées ci-dessous concernent tant les voies navigables se trouvant sur le territoire ukrainien que l'ensemble des parcours pris en compte dans l'Accord AGN.
3. Sur la rive droite du Dniepr (bassin de retenue de Kremenchug), entre Kanev et Kremenchug, il faudrait mentionner la ville (port) de Tcherkassy et, à la place des paramètres  $\frac{14.70}{3.65}$ , indiquer  $\frac{13.20}{3.65}$ . Cette précision doit être reportée sur toutes les cartes.
4. De l'embouchure du Boug méridional (Yuzhniy Bug) au port de Nikolaev, il convient d'indiquer le paramètre  $\frac{-}{11.20}$ .
5. Sur le Pripiyat, à la frontière ukrainienne, il convient d'indiquer le paramètre  $\frac{-}{1.60}$ , en supprimant au-dessous la mention «Tchernobyl».
6. Sur la Desna, entre le confluent et Chernigov, il faudrait indiquer le paramètre  $\frac{-}{1.20}$ .
7. Sur le Dniepr, au-dessus du bassin de retenue de Kiev, le paramètre  $\frac{-}{1.20}$  devrait être rapproché du tracé du fleuve.
8. Le Dniepr doit être désigné, en aval du barrage de la centrale hydroélectrique de Kakhovka jusqu'à l'embouchure, comme un fleuve à courant libre: autrement dit, la couleur violette doit être remplacée par du bleu ciel.
9. Le symbole indiquant l'emplacement de «Kherson» et l'inscription correspondante doivent être déplacés de 4 mm en amont du Dniepr. Il faut donc placer 5 mm plus haut le paramètre  $\frac{-}{3.65}$ .
10. Au-dessous du point désignant la ville (port) de Kherson, il convient d'indiquer le paramètre  $\frac{-}{8.25}$  pour la section comprise entre Kherson et l'embouchure du Dniepr (bras de Rvatch).

11. Pour chaque pays ayant des voies navigables E, la carte à grande échelle des voies navigables européennes fait apparaître un nombre suffisant de ports d'importance internationale parmi ceux qui figurent dans l'Accord AGN. Il est tout à fait justifié de réduire le nombre des ports sur les deux autres cartes à plus petite échelle. Cependant, ces deux cartes sont inexactes dans la mesure où elles n'indiquent aucun port d'Ukraine ni de Croatie sur le Danube, alors qu'il serait techniquement possible de le faire.
12. Dans un souci de clarté, il serait utile de porter sur toutes les cartes un plus grand nombre de ports maritimes le long des routes côtières visées par l'Accord AGN, d'autant que les «taches» bleu ciel correspondant aux mers sont dépourvues de toute information.
13. Les petites cartes présentent quelques imperfections d'ordre technique:
  - Dans un certain nombre de cas, les points désignant des villes (ports) ne sont pas imprimés à l'emplacement de celles-ci (Sulina, par exemple, passe de ce fait pour un port exclusivement maritime de la mer Noire, à côté du Danube);
  - Il est difficile de distinguer les sections où le tirant d'eau admissible est de 2,5 à 2,99 m, et celles où il est supérieur à 3 m, leur couleur étant pratiquement identique.
14. Aussi utile que soit une version électronique des trois cartes du réseau AGN, l'établissement de cartes régionales à plus grande échelle (par bassin ou par pays), sous forme électronique, pourrait également présenter un intérêt pratique pour les spécialistes.
15. De telles cartes pourraient fournir des renseignements complémentaires non seulement sur les voies navigables E, mais également sur les voies d'importance régionale, les ports et tout élément de l'infrastructure des transports présentant un intérêt, les distances entre ports ou autres distances, les jonctions des voies navigables, ferroviaires et routières E dans telle ou telle région, ainsi que d'autres informations. Cette proposition cadre pleinement avec l'intention annoncée par le secrétariat d'établir une carte unique représentant les réseaux de voies navigables et d'autres modes de transport (TRANS/SC.3/155, par. 23) et d'y reporter les données contenues dans le «Livre bleu» (TRANS/SC.3/158, par. 26).

-----