



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.5/2006/1/Add.2
30 juin 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports

Dix-neuvième session
Genève, 14 et 15 septembre 2006
Point 2 b) de l'ordre du jour provisoire

ÉVOLUTION DES CORRIDORS ET DES ZONES DE TRANSPORT PANEUROPEËNS

Goulets d'étranglement des infrastructures et liaisons manquantes

Additif

Communication des Gouvernements de la Croatie et de la Roumanie

CROATIE

1. Problèmes de capacité dont souffrent actuellement les infrastructures de transport intérieur (routes, voies ferrées et voies navigables)

Voies navigables: le principal goulet d'étranglement se situe sur la rivière Sava (E 80-12), de la frontière avec la Yougoslavie jusqu'à Sisak (un reclassement de la classe III à la classe Vb s'impose). La liaison manquante est le canal Danube-Sava (E 80-10) entre Vukovar et Samac.

Voies navigables: restrictions saisonnières.

Voies navigables: restrictions d'utilisation imprévisibles en raison du niveau des eaux.

2. Mesures concernant les infrastructures prises pour remédier aux goulets d'étranglement

Voies navigables: travaux de dragage et de régularisation de la Sava et classement du canal Danube-Sava en priorité I.

Pays	Mode de transport	Itinéraire	Section	Densité du trafic	Capacité	Nature de l'intervention		Fin des travaux
						Objet	Genre	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
CROATIE	AUTOROUTE	E70	Poste frontière de Bregana	11 189 (ASDT)	40 000	Élargissement	Reconstruction	2005
			Poste frontière de Bajakovo	6 196 (ASDT)	8 000	Élargissement		2006
		E65/E71	Poste frontière de Goričan	4 872 (ASDT)	8 000	Reconstruction		/
		A7	Poste frontière de Rupa	12 058 (ASDT)	10 000	Élargissement		/
		E70	Contournement de Zagreb	46 818 (ASDT)	50 000	Construction d'une troisième voie		/
		E65/E71	Gare de péage de Lučko	40 323 (ASDT)	40 000	Élargissement		2006/2007
		E70	Gare de péage d'Ivanja Reka	27 773 (ASDT)	40 000	Élargissement	Reconstruction	2005/2006
		E71	Tunnel de Mala Kapela	9 664 (ASDT)	12 000	Tunnel à un seul tube	Construction d'un second tube	2009/2010
		E65/E71	Tunnel de Sveti Rok	11 363 (ASDT)	12 000	Tunnel à un seul tube	Construction d'un second tube	
		E65	Bosiljevo 2 – Rijeka	18 000 (ASDT)		Amélioration de la totalité du tracé, soit 56 km	Construction d'une deuxième voie	2008
	ROUTE NATIONALE	SR 1	Macelj – Zagreb	10 442 (AADT)		Route parallèle	Construction d'une nouvelle route	2007
			Tušilović – Jošani	13 888 (AADT)				/
			Brnaze – Klis – Solin	14 414 (AADT)		Aménagement d'une deuxième voie	Conception	2005
		SR 2	Contournement sud d'Osijek	17 364 (AADT)		Deuxième voie	Obtention du permis de construire	2005
		SR 3	Contournement de Rijeka	21 854 (AADT)		Deuxième voie	Conception	2005
		SR 7	Darda – Osijek	10 075 (AADT)		Nouvelle route	Conception	2005
		SR 8	Mučići – Rijeka	12 340 (AADT)		Route parallèle	Construction d'une nouvelle route	2005
			Contournement de Šibenik	15 272 (AADT)		Route parallèle	Construction d'une nouvelle route	2005
			Plano – Kaštel Sućurac	19 816 (AADT)		Deuxième voie	Conception	2006
			Stobreč – Tučepi	11 583 (AADT)		Route parallèle	Conception	2005
		SR 30	Zagreb – Velika Gorica – Buševac	40 980 (AADT)		Contournement de Velika Gorica	Conception-construction d'une nouvelle route	2005
		SR 66	Ičići – Rijeka	14 763 (AADT)		Contournement d'Opatia riviera	Conception	2005
		SR 102	Njivice – Krk	8 725 (AADT)		Détermination du tracé		2006
		SR 309	Sv. Nedjelja – Samobor	15 133 (AADT)		Deuxième voie	Préparation de la conception	/
		SR 510	Route de raccordement entre l'autoroute Zagreb – Goričan et la SR 2 à partir de l'échangeur de Varaždin	14 562 (AADT)		Deuxième voie	Préparation de la conception	/

ROUMANIE

1. Problèmes de capacité actuels des infrastructures de transport par voie navigable

En ce qui concerne les voies de navigation intérieure relevant de l'AGN, le tronçon du Danube compris entre le kilomètre 863 (barrage des Portes de fer II) et le kilomètre 175 (Braila) présente des goulets d'étranglement en raison du régime variable des eaux, notamment lors des périodes d'étiage pendant lesquelles la profondeur est comprise entre 1 m et 1,5 m, soit beaucoup moins que la profondeur minimale recommandée qui est de 2,5 m. Cette situation se produit pendant 60 à 150 jours par an.

On ne constate pas d'important goulet d'étranglement sur les principaux axes des lignes AGC et AGTC en Roumanie, sauf au passage des frontières.

En ce qui concerne les voies de navigation intérieure, la profondeur minimum sur le cours inférieur du Danube a été fixée à 2,5 m par la Commission du Danube.

En ce qui concerne les transports routiers, les principaux problèmes rencontrés sont dus aux encombrements qui se produisent à l'intérieur des agglomérations, sur les principaux axes comme la DN1 (E60) entre Comarnic et Predeal pendant les fins de semaine, sur la DN39 entre Constanta et Mangalia en été ou encore par exemple sur la DN7 entre Valea et Oltului ou sur la DN66 entre Valea et Jiului tous les jours.

Afin de remédier aux embouteillages à l'intérieur des agglomérations, plusieurs routes de contournement ont été construites, notamment autour de la capitale Bucarest et d'autres grandes villes.

Les goulets d'étranglement sont dus au passage des frontières, à l'accroissement des agglomérations, aux activités commerciales qui se déroulent à leur proximité et au nombre croissant de véhicules empruntant les mêmes itinéraires.

Ces encombrements ont pour conséquences une diminution de la capacité des infrastructures, l'augmentation des temps d'attente pour les bateaux et les marchandises mais aussi pour les chemins de fer et les transports routiers ainsi qu'une augmentation des dépenses de carburant.

2. Mesures réglementaires destinées à remédier aux goulets d'étranglement

La Roumanie a mené des études afin de souligner l'opposition entre la régression sociale et économique que subit la partie orientale du pays et les progrès réguliers qu'enregistre le reste du pays.

En ce qui concerne les routes, la Roumanie a trouvé une solution en aménageant un couloir de 1 065 km de long entre Budapest et Odessa (Budapesta-Nyiregyhaza-Csengersima/Petea-Baia Mare-Borsa-Suceava-Iasi-Sculeni-Chisinau-Perfomaise/Kucurham-Odessa). La Hongrie aussi bien que la Roumanie souscrivent sans réserve à ce projet d'autoroute qui devrait être bénéfique du point de vue économique en créant des liaisons entre l'Autriche, la Hongrie, la Roumanie, la Moldavie et l'Ukraine.

L'autoroute Vaja-Baia Mare (environ 145 km dont 65 km en Hongrie et 80 km en Roumanie) relie la partie septentrionale de la Roumanie (et à terme sa partie orientale aussi) à l'autoroute M3 venant de Hongrie, qui est située sur le couloir paneuropéen n° V. Elle constituera la troisième liaison à grande vitesse entre la Roumanie et la Hongrie, après la liaison Szeged-Nagy-lak/Nadlac-Arad et Debrecen-Biharkesztes/Bors-Cluj-Napoca, qui elles ont déjà été planifiées.

En ce qui concerne les voies de navigation intérieure, deux études de faisabilité ont été entreprises:

- La première, qui vise à améliorer les conditions de navigation sur le tronçon compris entre Calarasi (km 175) et Braila (km 375), a été menée en 2004-2005. Les travaux devraient commencer en 2006;
- La seconde, qui vise à améliorer les conditions de navigation sur le tronçon compris entre la centrale des Portes de fer II (km 873) et Calarasi (km 375), doit commencer en 2006. Les travaux devraient débuter en 2008.

En ce qui concerne les transports par chemin de fer, la solution viendra d'une simplification des formalités de passage des frontières et de l'ouverture de négociations en vue de nouveaux accords de franchissement des frontières.

3. Mesures concernant les infrastructures visant à supprimer les goulets d'étranglement

Sur le tronçon du Danube compris entre Calarasi et Braila, il faudrait consolider le fond du chenal, construire des jetées d'embectage et protéger les berges.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, il faudrait programmer la construction d'une deuxième voie dans le couloir IV entre Curtici et la frontière avec la Hongrie pendant la durée des travaux de modernisation de la ligne Curtici-Simeria, à l'horizon 2012.

En ce qui concerne les infrastructures routières, les projets suivants sont en cours:

- Transformer les routes desservant les grandes villes en routes à quatre voies afin de les désengorger;
- Transformer la route nationale n° 1 en route à quatre voies afin de faciliter la circulation entre l'aéroport international Henry Coanda et Bucarest, la capitale;
- Construire des routes de contournement autour des grandes villes et à tous les autres endroits du réseau où cela est nécessaire.

À Tecuci, une route de contournement a été construite grâce à des fonds du projet PHARE.

À l'heure actuelle, cinq routes de contournement sont en construction et 35 autres sont en cours de préparation, de financement ou de réalisation.
