



Conseil économique et social

Distr. générale
30 juillet 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquante-sixième session

Genève, 10-12 octobre 2012

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire

Développement du réseau européen de voies navigables:

Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49)

Révision de la résolution n° 49

Note du secrétariat

I. Introduction et mandat

1. Il est rappelé qu'à sa cinquante-cinquième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a pris note de l'aperçu général des travaux menés dans le domaine de l'infrastructure, reproduit dans le document ECE/TRANS/SC.3/2011/4 intitulé «Développement stratégique de l'infrastructure des voies navigables». La proposition, avancée au paragraphe 18 dudit document, visant à mettre l'accent, au cours du prochain exercice biennal, sur la mise à jour des instruments paneuropéens relatifs au développement coordonné du réseau de voies navigables et de ports de navigation intérieure E a été approuvée. Le SC.3 a également décidé que l'un des indicateurs de succès pour 2012-2013 serait la promotion de la deuxième édition de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E («Livre bleu») et la mise à jour de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) (et, si nécessaire, d'autres instruments pertinents de la CEE) sur la base des informations reçues à l'occasion de la dernière révision du Livre bleu (ECE/TRANS/SC.3/191, par. 20).

2. En conséquence, à sa quarante et unième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a chargé le secrétariat d'établir une version révisée de l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes, qui figure à l'annexe de la résolution n° 49 (TRANS/SC.3/159 et Corr.1), en tenant dûment compte de la deuxième édition révisée du Livre bleu, et de la communiquer au SC.3, afin que celui-ci l'examine et l'adopte (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/82, par. 17).

3. Le Groupe de travail des transports par voie navigable est invité à examiner et à adopter un projet de résolution portant amendement de la résolution n° 49 (partie II) et de son annexe (partie III), qui comprend l'inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes.

4. Cet inventaire a été élaboré par le secrétariat conformément aux critères établis par le SC.3 à sa quarante-sixième session, à savoir: i) il devrait être fondé sur l'inventaire complet des liaisons manquantes et des goulets d'étranglement recensés dans le Livre bleu; ii) les «goulets d'étranglement stratégiques», à l'exception de ceux qui se rapportent aux artères principales (voies navigables E dont le numéro est un multiple de 10), ne devraient pas y être mentionnés; et iii) les «goulets d'étranglement structurels», qui représentent des bras secondaires (par exemple, Bega E 80-01-02) et qui sont d'une importance secondaire pour le transport international, ne devraient pas non plus y être mentionnés (TRANS/SC.3/153, par. 14). Toutefois, dans le projet d'inventaire présenté ci-après, le secrétariat a parfois dérogé au critère ii) susmentionné, puisqu'il a maintenu dans l'inventaire les goulets d'étranglement stratégiques les plus importants qui avaient été proposés à dessein par les Gouvernements belge et néerlandais au moment de la rédaction de la résolution n° 49. Il est également proposé d'inclure dans l'inventaire les goulets d'étranglement stratégiques les plus importants de la Finlande (E 60-11) et de l'Italie (E 91), puisqu'il s'agit d'artères fluviales majeures de ces deux pays.

5. Le Groupe de travail souhaitera peut-être noter les progrès accomplis depuis la dernière révision de la résolution n° 49 en 2005 en ce qui concerne l'élimination des goulets d'étranglement et la réalisation des liaisons manquantes. À cet égard, les modifications apportées au texte de la résolution n° 49 sont indiquées en caractères gras pour les ajouts et en caractères biffés pour les suppressions.

II. Projet de résolution portant amendement de la résolution n° 49

Résolution n° ...

(adoptée le ... octobre 2012 par le Groupe de travail des transports par voie navigable)

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Tenant dûment compte de l'objectif stratégique établi lors de la Conférence paneuropéenne sur le transport par voie navigable (Bucarest, 13 et 14 septembre 2006) visant à accélérer le développement du transport par voie navigable et à mieux l'intégrer dans les chaînes de transport multimodal en assurant, en particulier, sa fiabilité en harmonisant les profondeurs des chenaux navigables des réseaux interreliés tout en respectant la nécessité d'intégrer la protection de l'environnement dans le développement des voies navigables (ECE/TRANS/SC.3/2006/11),

En réponse à la recommandation n° 1 énoncée par la CEE dans le Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe et visant à mettre pleinement à profit les mécanismes paneuropéens lors du développement coordonné du réseau de voies navigables de catégorie E,

Rappelant l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et le Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable,

Considérant la résolution n° 49 «Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E», du 24 octobre 2002 (TRANS/SC.3/159 et Corr.1),

Prenant en considération la deuxième édition révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E («Livre bleu» ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2),

Considérant que l'objectif général est de mettre en place un mode de transport efficace, équilibré et adaptable, répondant aux impératifs économiques, sociaux et environnementaux ainsi qu'aux exigences de sécurité des pays membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE),

Conscient également de l'état actuel insatisfaisant de l'infrastructure des voies navigables européennes en raison principalement de la nature relativement fragmentaire du réseau des voies navigables E et de la sécurité limitée du trafic sur certaines de ses sections, qui constitue un obstacle majeur au développement futur de ce mode de transport sur le continent,

Souhaitant encourager les améliorations du réseau des voies navigables d'importance internationale, en particulier en attirant l'attention des gouvernements et des organismes internationaux concernés sur les principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes,

1. *Décide* de remplacer le texte de l'annexe à la résolution n° 49 par le texte reproduit à l'annexe de la présente résolution¹;

2. *Invite* les gouvernements à informer le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe des progrès réalisés en ce qui concerne la résorption des goulets d'étranglement et l'achèvement des liaisons manquantes sur leurs voies navigables respectives;

3. *Demande* au Secrétaire exécutif d'inscrire régulièrement la présente résolution à l'ordre du jour des réunions du Groupe de travail des transports par voie navigable afin de surveiller les progrès réalisés en ce qui concerne la résorption des goulets d'étranglement et l'achèvement des liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E et de mettre à jour l'inventaire, si nécessaire.

III. Projet de texte révisé de l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E

I. Introduction

Dans son annexe I, l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) établit le réseau de voies navigables E, y compris quelques tronçons qui, n'existant pas actuellement, sont considérés comme des liaisons manquantes. Dans son annexe III, l'AGN énonce les prescriptions relatives à la classification des voies navigables E. Au total, 29 131 km de voies navigables européennes ont été classés voies navigables E par les gouvernements. Dans le calcul de cette longueur, les sections sur lesquelles deux voies navigables E, ou plus, coïncident n'ont été comptées qu'une seule fois.

¹ Le projet d'annexe est présenté à la section III.

La répartition par classe des voies navigables européennes d'importance internationale peut être résumée par le tableau ci-dessous.

Structure des voies navigables E

	Voies									Total
	Liaisons manquantes à la classe IV	Voies inférieures	Classe IV	Classe Va	Classe Vb	Classe VIa	Classe VIb	Classe VIc	Classe VII	
Longueur (km)	2 328	2 580	4 963	4 558	4 625	524	3 532	4 274	1 747	29 131
%	8,0	8,9	17,0	15,6	15,9	1,8	12,1	14,7	6,0	100,0

Conformément à l'Accord AGN, seules les voies navigables répondant aux conditions fondamentales de la classe IV (dimensions minimales des bateaux: 80,00 m x 9,50 m) peuvent être considérées comme étant des voies navigables E. En outre, selon l'Accord AGN, les nouvelles voies navigables E qui seront construites (afin de réaliser des liaisons manquantes) devraient au moins satisfaire aux conditions de la classe Vb et celles devant être modernisées devraient satisfaire au moins aux paramètres de la classe Va.

II. Définition des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes du réseau des grandes voies navigables d'importance internationale

Au cours de ses travaux sur le projet d'Accord 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:

«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.

Il existe deux sortes de 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.» (TRANS/SC.3/133, par. 18 et TRANS/SC.3/WP.3/AC.1/4, par. 18).

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

Allemagne

Liaisons manquantes: Liaison entre le Mittellandkanal et le canal Elbe-Havel («carrefour de Magdeburg») (E 70)².

Goulets d'étranglement structurels:

1. **Saale (E 20-04) de Calbe à l'Elbe – reclassement à la classe IV en cours.**
2. Mittellandkanal (E 70) – les sections qui n'ont pas encore été modernisées sont en cours de reclassement à la classe Vb³. **Ce projet est en cours d'exécution.**
3. Canal Elbe-Havel (E 70) – reclassement **de la classe IV à la classe Vb⁴ en cours d'exécution.**
4. Untere Havel-Wasserstraße (E 70) de Plauen à la Spree – reclassement **de la classe IV à la classe Vb⁵ en cours d'exécution.**
5. Voies navigables de la région berlinoise (différentes sections), reclassement dans ~~la~~ **les classes IV et Va des classes supérieures⁶ en cours.**
6. Havel-Oder-Wasserstraße (E 70) – reclassement **de la classe IV à la classe Va⁷ en cours pour permettre le transport de conteneurs sur deux hauteurs.**

Goulets d'étranglement stratégiques:

1. Rhin (E 10) – faible profondeur du chenal en saison sèche: en aval de Duisburg (2,50 m) et de St. Goar à Mainz (1,90 m) **et faible hauteur sous les ponts à Kehl/Strasbourg (6,75 m).**
2. Elbe (E 20) **Elbe inférieure – le relèvement des ponts pour permettre le transport de conteneurs de trois hauteurs est nécessaire; Elbe moyenne – faible profondeur du chenal en saison sèche (1,40 m) en amont de Lauenburg à la frontière germano-tchèque.**
3. Moselle (E 80) – construction de **10 seconds sas d'écluse en cours seconds sas d'écluse⁸.**
4. Main (E 80) en amont de **Würzburg Lengfurt** – faible profondeur du chenal (2,50 m).
5. Danube (E 80) de Straubing à Vilshofen – faible profondeur du chenal (1,55 m).
6. **Danube (E 80) – faible hauteur (4,70 m) sous le pont ferroviaire à Deggendorf (km 2 285,87), relèvement à 7,00 m en cours d'exécution.**
7. **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 et (km 2 230,28) – 6,30 m – relèvement à 7,00 m nécessaire.**

² Ce projet est en cours d'exécution.

³ Ce projet est en cours d'exécution.

⁴ Ce projet est en cours d'exécution.

⁵ Ce projet est en cours d'exécution.

⁶ Ce projet est en cours d'exécution.

⁷ Ce projet est en cours d'exécution.

⁸ Ce projet est en cours d'exécution.

Autriche

Liaison manquante: Liaison Danube-Oder-Elbe (E 20).

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 km – faible profondeur du chenal (à certains endroits de 2,20 m seulement).

Bélarus

Goulets d'étranglement stratégiques:

1. Mukhovets (E 40) de Brest à Kobrin – faible tirant d'eau maximum (1,60 m).
2. Canal Dniepr-Bug (E 40), de Kobrin à Pererub – faible tirant d'eau maximum (1,60 m).
3. Pina (E 40), de Pererub à Pinsk – faible tirant d'eau maximum (1,60 m).
4. Pripyat (E 40), de Stakhovo à Pkhov – faible tirant d'eau maximum (1,30 m).
5. Pripyat (E 40), de Pkhov à la frontière entre le Bélarus et l'Ukraine – faible tirant d'eau maximum (1,50 m).

Belgique

Liaisons manquantes:

1. Liaison Meuse-Rhin⁹.
2. Maldegem-Zeebrugge (E 07).

Goulets d'étranglement structurels:

1. Canal Bocholt-Herentals (E 01-01), section Bocholt-Dessel.
2. Zuid-Willemsvaart (E 01-01), section Bocholt – frontière entre la Belgique et les Pays-Bas.
3. Canal Gent-Oostende (E 02), section Brugge-Beernem.
4. Canal Charleroi-Bruxelles (E 04), section Lembeek-Bruxelles – relèvement de la hauteur sous les ponts et amélioration de cette voie navigable nécessaire. **Projet à l'étude.**
5. Canal Bossuit-Kortrijk (E 05-01), section Zwevegem-Kortrijk – **reclassement de la classe I à la classe Va. Projet à l'étude.**
6. Dender (E 05-04), section Aalst-Dendermonde¹⁰ – **reclassement de la classe II à la classe IV. Projet à l'étude.**
7. ~~Écluse de Harelbeke Halluin (E 02) reclassement de la classe II à la classe IV¹¹.~~
8. ~~Canal de Lanaye (E 01) construction d'une écluse de la classe VIb¹².~~
7. **Beneden-Nete (E 05-06) – relèvement de la hauteur sous les ponts. Projet en cours d'exécution.**

⁹ Bien que cette liaison ne soit pas mentionnée dans l'Accord AGN, le Gouvernement belge a proposé de l'inclure dans l'Inventaire.

¹⁰ Le Gouvernement belge a informé le secrétariat que selon la région flamande le projet E 05-04 devrait se limiter à la section Bovenzeeschelde Aalst et ne pas comprendre le reste du canal de Dender et du canal Blaton Ath, comme prévu par l'Accord AGN.

¹¹ ~~Projet en cours.~~

¹² ~~Projet à l'étude.~~

Goulets d'étranglement stratégiques:

1. Meuse (E 01) du pont d'Ougrée à Liège – reclassement de la classe Vb à la classe VIb envisagé.
2. 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.**
3. Canal maritime Bruxelles-Escaut (E 04) – **amélioration de la section Wintam-Willebroek. Projet en cours d'exécution.**
4. Albertkanaal (E 05), passage de Wijnegem et section Kanne-Liège – reclassement de la classe Vb à la classe VIb envisagé.

Bosnie-Herzégovine

Goulets d'étranglement structurels: Save (E 80-12) du km 507,0 au km 174,8 – reclassement des classes III/IV aux classes IV/Va.

Bulgarie

Goulets d'étranglement stratégiques: Danube (E 80) du km 845,5 au km 375,0 km – faible profondeur du chenal en saison sèche (inférieure à 2,50 m – valeur recommandée par la Commission du Danube) sur plusieurs sections critiques, à savoir:

- a) 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
- b) 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-Save (E 80-10), de Vukovar à Samac.

Goulets d'étranglement structurels: Save (E 80-12) **section entre Sisak et Brčko – reclassement de la classe III à la classe IV.**

Goulets d'étranglement stratégiques: Save (E 80-12) section entre Brčko et la frontière entre la Serbie et la Croatie – reclassement de la classe IV à la classe Va.

Fédération de Russie

Goulets d'étranglement stratégiques:

1. Don (E 90) de Kalach à Aksay ~~Azov~~ – **mouillage insuffisant à l'aval de l'écluse de Kochetovsky (116,3 km en longueur) faible profondeur (3,40 m) au seuil de l'écluse de Kochetov (km 162). Il est envisagé de construire une seconde écluse parallèle à la première d'une profondeur au seuil de 4,00 m¹³.**
2. Volga (E 50) – **faible mouillage du complexe hydroélectrique de Gorkovsky à Nizhni Novgorod¹⁴ faible profondeur au seuil de l'écluse de Gorodetski (km 850,0). La baisse de 90 cm du niveau du bassin inférieur de l'écluse de Gorodetski ces dernières**

¹³ En raison de la profondeur réduite, la construction d'un nouveau complexe hydraulique à faible hauteur de chute est envisagée près du village de Bagaevsky.

¹⁴ En raison de la profondeur réduite, il est envisagé de construire un nouveau complexe hydraulique à faible hauteur de chute dans la région de Boljshoe Kozino ou d'augmenter le niveau d'eau du réservoir de Tcheboksary.

années fait qu'une profondeur au seuil de 3,50 m ne peut être garantie que 2 ou 3 heures par jour. On étudie actuellement l'amélioration progressive de la navigabilité du bassin inférieur.

3. Voie navigable Volga-Baltique (E 50) – complexe hydroélectrique de Nijne-Svirski¹⁵.

Finlande

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:

1. Liaison Seine-Moselle (E 80)¹⁶.
2. Liaison Seine-Escaut ~~Nord Europe~~ (E 05)¹⁷.
3. Liaison Saône-Moselle (E 10-02)/**liaison Saône-Rhin (E 10)**¹⁸.
4. ~~Rhône Rhin Canal (E 10)~~¹⁹.

Goulets d'étranglement structurels:

1. **Seine (E 80-04) entre Bray-sur-Seine et Nogent – reclassement envisagé, débat public réalisé entre fin 2011 et début 2012.**
2. ~~Meuse (E 01-02), de Givet à la frontière belge – reclassement en classe IV.~~

Goulets d'étranglement stratégiques:

1. **Saône (E 10) – extension de l'écluse de Couzon à 195,00 m par 12,00 m envisagée.**
2. **Oise (E 80) de Conflans à Creil – faible tirant d'eau (3,40 m) et faible hauteur sous les ponts (5,18 m) – accroissement du mouillage à 4,00 m en cours d'exécution.**
3. **Oise (E 80) de Creil à Compiègne – faible tirant d'eau (3,00 m), augmentation jusqu'à 4,00 m de la profondeur d'eau envisagée.**
4. ~~Rhin (E 10) d'Iffezheim à Niffer – longueur des convois limitée à 183 m, reclassement dans la classe VIb (186,50 m)~~²⁰.
5. ~~Oise (E 80), de Conflans à Creil – faible hauteur sous les ponts (5,18 m), de Creil à Compiègne – faible tirant d'eau et faible hauteur sous les ponts (2,50 m et 5,76 m respectivement).~~

¹⁵ La construction d'une deuxième écluse parallèle à la première.

¹⁶ Le secrétariat a été informé par le Gouvernement français que le projet de liaison Seine-Moselle a été abandonné.

¹⁷ Voies navigables de France entreprend actuellement des travaux préparatoires sur le projet de liaison Seine-Escaut, qui comprendra un canal Seine-Nord Europe, long de 106 km (E 05, classe Vb). Ce canal permettra de raccorder le bassin du Rhin à la partie occidentale des itinéraires E 80 et E 80-04, qui est actuellement isolée. Une procédure de dialogue compétitif est en cours pour ce projet de canal. La mise en service est prévue pour 2017.

¹⁸ Un débat public sur la possibilité d'une liaison Saône-Moselle/Saône-Rhin est prévu pour 2013 par la loi Grenelle du 3 août 2009.

¹⁹ Le secrétariat a été informé par le Gouvernement français que ce projet a été abandonné.

²⁰ En cours.

6. — Moselle (E 80), de Toul à Apach — accroissement du tirant d'eau maximum de 2,50 m à 2,80 m²¹.

7. — Moselle (E 80) — relèvement des ponts entre Metz et Apach, pour permettre le transport de conteneurs sur trois hauteurs.

8. — Réseau Nord Pas de Calais (E 02 et E 05) — relèvement des ponts et reclassement des liaisons avec la Belgique en classe Va.

9. — (E 80), accroissement du tirant d'eau à 3,5 m entre Creil et Conflans Sainte-Honorine.

Hongrie

Goulets d'étranglement stratégiques:

1. Section commune slovaco-hongroise du Danube (E 80), de Sap (km 1 810,0) au km 1 708,2 – faible tirant d'eau maximum en saison sèche (**1,50 m enregistré pendant des années jusqu'en novembre 2011) et aux plus hautes eaux navigables (PHEN) – faible hauteur sous les ponts: pont-route de Medved'ov (km 1 806,35) – 8,85 m entre les piliers²² II et III et 9,19 m entre les piliers I et II; pont-rail de Komárno (km 1 770,4) – 8,65 m entre les piliers IV et V et 8,68 m entre les piliers III et IV; pont-route de Komárno (km 1 767,8) – 9,08 m au point central des voûtes entre les piliers II et III et III et IV, respectivement. L'accroissement du tirant d'eau à 2,50 m et relèvement de la hauteur sous les ponts à 9,10 m sont nécessaires.**

2. Danube (E 80), section du km 1 708,2 km à ~~Budapest (1 652,0 km)~~ **au km 1 433,0** – faible tirant d'eau maximum (1,50 m – **tel que relevé au cours des ans jusqu'à novembre 2011**).

3. — Danube (E 80) aux PHEN — faible hauteur sous le pont route/rail à Dunaföldvár (km 1 560,55) — 8,73 m entre les piliers II et III et III et IV, respectivement. Un relèvement à 9,10 m est nécessaire.

4. — Danube (E 80) aux PHEN sous le pont route/rail à Baja (km 1 480,22) — 8,09 m entre les piliers III et IV et 8,40 m entre les piliers II et III. Un relèvement à 9,10 m est nécessaire.

Italie

Liaisons manquantes:

1. Canal Milan-Pô (E 91) de Milan à Pizzighettone.

2. Canal Padoue-Venise (E 91-03) de l'écluse de Romea à Padoue.

Goulets d'étranglement structurels: Crémone-Casale Monferrato (E 91-02) – reclassement de la classe III à la classe IV envisagé.

Goulets d'étranglement stratégiques: voie navigable Veneta Lateral (E 91) de Marghera à Porto Nogaro – reclassement de la classe IV à la classe Va envisagé.

Lituanie

Goulets d'étranglement structurels: Niéman (E 41) de Kaunas à Jurbarkas et de Jurbarkas à Klaipeda – profondeur insuffisante du chenal (1,20 m et 1,50 m respectivement).

²¹ Ce projet est en cours d'exécution.

²² Les piliers des ponts sont numérotés à partir de la rive gauche du Danube.

Pays-Bas

Goulets d'étranglement structurels: De Zuid-Willemsvaart à Veghel (E 70-03) – reclassement à la classe IV²³ **en cours d'exécution.**

Goulets d'étranglement stratégiques:

1. IJssel (E 70), d'Arnhem à Zutphen – reclassement à la classe Va envisagé.
2. Reclassement de la Zwartsluis à Meppel-Ramspol (E 12-02)²⁴ **en cours d'exécution.**
3. Reclassement de la section Lemmer-Delfzijl (E 15) en classe Va pour permettre le transport de conteneurs²⁵ sur ~~au moins trois~~ quatre hauteurs, **en cours d'exécution.**
4. Twente Kanal (E 70) – le reclassement en classe Va²⁶ **est en cours d'exécution** et l'accroissement de la capacité de l'écluse d'Eefde²⁷ va être exécuté.
5. Lekkanaal²⁸ (E 11-02) – reclassement de l'écluse Beatrix.
6. **Maasroute** (E 01) – reclassement à la classe Vb pour permettre le transport de conteneurs sur quatre hauteurs²⁹ **en cours d'exécution.**
7. Voie navigable E 06 – accroissement de la capacité des écluses de Kreekrak³⁰.
8. Voie navigable E 03 – accroissement de la capacité des écluses de Volkerak³¹ et de l'écluse de Terneuzen³² **à l'étude.**

Pologne

Liaisons manquantes: Liaison Danube-Oder-Elbe (E 30).

Goulets d'étranglement structurels:

1. Oder (E 30) de Widuchowa à Kozle – reclassement des classes II et III dans la classe Va nécessaire.
2. Canal de Glivice (E 30-01) – reclassement de la classe III à la classe **Va Vb** nécessaire.
3. Wisla (E 40) de Biala Gora à Wloclawek et de Plock à Varsovie – reclassement des classes I et II dans la classe **Va Vb** nécessaire.
4. Canal de Zeran (E 40) de Zeran au lac de Zegrze – reclassement de la classe III dans la classe **Va Vb** nécessaire.
5. Bug (E 40) du lac de Zegrze à Brest – reclassement dans la classe **Va Vb** nécessaire. **La profondeur est limitée à 0,80 m pendant 210 jours par an.**
6. Canal Warta-Notec-Bydgoszcz (E 70) de Kostrzyn à Bydgoszcz – reclassement de la classe II à la classe **Va Vb** nécessaire.

²³ Ce projet est à l'étude et devrait être exécuté après 2006.

²⁴ Ce projet est à l'étude.

²⁵ Ce projet est à l'étude.

²⁶ Ce projet est en cours d'exécution.

²⁷ Ce projet devrait être exécuté après 2010.

²⁸ Bien que ne figurant pas dans l'AGN, cette voie navigable est provisoirement ajoutée à la liste en attendant une éventuelle modification de l'Accord.

²⁹ Ce projet est à l'étude. Il devrait être exécuté en 2005-2019.

³⁰ L'exécution de ce projet dépend d'un accord entre les Gouvernements des Pays-Bas et de la Belgique.

³¹ Ce projet devrait être exécuté après 2010.

³² L'exécution de ce projet dépend d'un accord entre les Gouvernements des Pays-Bas et de la Belgique.

7. Wisla (E 70) de Bydgoszcz à Biala Gora – reclassement de la classe II à la classe **Va** ~~Vb~~ nécessaire.

8. Szkarpada (E 70) de Gdanska Glova à Elblag – reclassement de la classe III à la classe **Va** ~~Vb~~ 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

Goulets d'étranglement structurels:

1. Prut (E 80-07) de l'embouchure à Branest – reclassement à la classe Va nécessaire.
2. Nistru (E 90-03) de la frontière entre l'Ukraine et la Moldova à Bender – reclassement de la classe III à la classe Va nécessaire.

République tchèque

Liaison manquante: Liaison Danube-Oder-Elbe (E 20 et E 30).

Goulets d'étranglement structurels: Elbe (E 20) de la frontière à Ústí nad Labem – profondeur extrêmement faible du chenal en saison sèche (0,9 à 2,0 m), entre 1997 et 2004, le tirant d'eau disponible a été inférieur à 1,40 m pendant 160-262 jours par an, rendant cette section commercialement non navigable; la construction de deux écluses est nécessaire.

Goulets d'étranglement stratégiques: Elbe (E 20) de Mělník à Chvaletice – **faible largeur des portes d'écluse (12,00 m); de Chvaletice à Pardubice, la construction d'une écluse à Přelouč est nécessaire.**

Roumanie

Liaisons manquantes:

1. Canal Danube-Bucarest (E 80-05).
2. Olt (E 80-03) jusqu'à Slatina.

Goulets d'étranglement structurels:

1. Prut (E 80-07), de son confluent à Ungheni.
2. ~~Canal Bega (E 80-01-02), jusqu'à Timisoara³³.~~

Goulets d'étranglement stratégiques:

1. Danube (E 80), du km 863 au km 175: faible profondeur du chenal en saison sèche (inférieure à 2,50 m, valeur recommandée par la Commission du Danube) sur plusieurs sections critiques, à savoir:

a) Du km 863 au km 845,5, profondeur du chenal limitée à 2,20 m-2,30 m de 7 à 15 jours par an;

b) Du km 845,5 au km 610, profondeur du chenal limitée à 2,10 m-2,20 m de 10 à 15 jours par an;

³³ La liaison E 80-01-03 a été supprimée conformément aux critères énoncés au paragraphe 4 de la partie I.

- c) Du km 610 au km 375, profondeur du chenal limitée à 1,80 m-2,00 m de 20 à 40 jours par an;
- d) Du km 375 au km 300, profondeur du chenal limitée à 1,60 m-2,20 m de 30 à 70 jours par an;
- e) Du km 300 au km 175, profondeur du chenal limitée à 1,90 m-2,10 m de 15 à 30 jours par an.
2. Danube (E 80), du km 170 à la mer Noire – faible profondeur du chenal en saison sèche (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 6,90 m-7,00 m, de 10 à 20 jours par an.

Serbie

Goulets d’étranglement stratégiques:

1. **Danube (E 80) du km 1 405,6 au km 1 227,9 – chenal étroit.**
2. **Danube (E 80) – faible hauteur sous le pont ferroviaire à Bogojevo (km 1 366,5) – 8,15 m – relèvement à 9,10 m nécessaire.**
3. **Danube (E 80) à Novi Sad (km 1 254,25) – faible hauteur sous un pont-routier/ferroviaire temporaire (6,82 m).**
4. Danube (E 80), du km 863 au km 845,5 – faible profondeur du chenal en saison sèche (inférieure à 2,50 m – valeur recommandée par la Commission du Danube), la profondeur du chenal étant limitée à 2,20 m-2,30 m pendant 7 à 15 jours par an.

Slovaquie

Liaisons manquantes:

1. Liaison Danube-Oder-Elbe (E 20 et E 30).
2. Váh-Oder Link (E 81).

Goulets d’étranglement structurels:

~~—— Váh (E 81), de Sered’/Hlohovec (km 75,0) à Žilina (km 250) ——— profondeur insuffisante du chenal. Canalisation de la rivière et reclassement de celle-ci de la classe III à la classe VIa, associés à la construction de nouvelles écluses et à la reconstruction des écluses existantes, nécessaires.~~

Goulets d’étranglement stratégiques:

1. 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: à Bratislava (km 1 868,14) – 7,59 m, et aux écluses de l’aménagement électrohydraulique de Gabčíkovo (km 1 819,3) – 8,90 m – un relèvement jusqu’à 9,10 m est nécessaire** reclassement de la classe VIb à la classe VIc.

~~—— De Devín (Danube (E 80), km 1 880,26) à Děvínská Nová Ves (Morava (E 30), km 6) ——— reclassement en classe Vb.~~

~~—— Danube (E 80) — faible hauteur sous les ponts: à Bratislava (km 1 868,14) — 7,59 m, et aux écluses de l’aménagement électrohydraulique de Gabčíkovo (km 1 826,55 et km 1 819,3) — 8,90 m — relèvement jusqu’à 9,10 m nécessaire.~~

~~—— Danube (E 80), de Bratislava (km 1 867) à l'embouchure de l'Ipel (km 1 708,2)
—reclassement en classe VII nécessaire.~~

2. Danube (E 80), de Sap (km 1 811,0) à l'embouchure de l'Ipel (km 1 708,2)
– profondeur ~~et largeur~~ insuffisantes en période d'étiage **et hauteur sous les ponts
insuffisante.**

Ukraine

Goulets d'étranglement structurels:

**1. Desna (E40-01) de l'embouchure jusqu'à Tchernihiv – reclassement de la
classe III à la classe IV nécessaire.**

**2. Danube, bras de Kilia (E 80-09) – accroissement de la profondeur et/ou de la
largeur du chenal.**

3. Dnestr (E 90-03) de Belgorod Dnestrovsky à la frontière entre l'Ukraine et la
République de Moldova – reclassement de la classe III à la classe Va nécessaire.
