



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques  
et de sécurité en navigation intérieure****Cinquantième session**

Genève, 15-17 février 2017

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire

**Infrastructure des voies navigables : Inventaire des principaux  
goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau  
des voies navigables E (Résolution n° 49 révisée)****Amendements à l'inventaire des principaux goulets  
d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau  
des voies navigables E (Résolution n° 49 révisée)****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis dans le cadre du module 5 : Transport par voie navigable, paragraphe 5.1, du programme de travail pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session, le 26 février 2016.
2. À sa quarante-neuvième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a prié le secrétariat d'élaborer des projets d'amendements à l'inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (Résolution n° 49 révisée) pour sa cinquantième session en février 2017 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/98, par. 28).
3. Les projets d'amendements à la résolution n° 49 établis par le secrétariat sur la base de la troisième révision de l'inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables (Livre bleu) adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable à sa soixantième session (ECE/TRANS/SC.3/203, par. 42) sont reproduits ci-après.

## **II. Proposition d'amendement à la partie III de l'annexe à l'inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (Résolution n° 49 révisée)**

### **A. Bélarus**

#### *Goulets d'étranglement stratégiques*

4. Aux paragraphes 1 et 3 *remplacer* 1,60 par 1,70.
5. Au paragraphe 4 *remplacer* 1,30 par 1,40.
6. Au paragraphe 2 *remplacer* le texte actuel par :  
Canal Dniepr-Bug (E 40) de Kobrin à Pererub – faible tirant d'eau maximum (1,70 m); reclassement des écluses en classe Va envisagé.
7. *Ajouter* une note de bas de page à la fin du paragraphe 2  
Le reclassement de l'écluse n° 3 Ragodosch a débuté en 2015, la mise en service est prévue pour 2019; le reclassement de l'écluse n° 4 Ovzichi est prévu pour 2019-2020.

### **B. Belgique**

#### *Goulets d'étranglement structurels*

8. *Ajouter* un nouveau paragraphe 4 et *renuméroté* les paragraphes 4 à 7 en conséquence.  
Canal Plassendale-Nieuwpoort (E 02-02-01).
9. Au paragraphe 5 *supprimer* à 7 m.

#### *Goulets d'étranglement stratégiques*

10. *Ajouter* de nouveaux paragraphes 1 à 5 et *renuméroté* les paragraphes 1 à 6 existants
  1. Canal Condé-Pommeroeul (E 01) – réouverture de la section du canal actuellement fermé à la navigation.
  2. Canal Nimy-Blaton-Peronnes (E 01) – reclassement de la classe IV à la classe Va envisagé.
  3. Canal du Centre (E 01), écluse d'Obourg – construction d'une nouvelle écluse de classe Va envisagée.
  4. Canal Charleroi-Bruxelles (E 01), écluses de Marchienne, Viesvilles et Gosselies – construction de nouvelles écluses de classe Va envisagée.
  5. Meuse (E 01) – construction de nouvelles écluses de classe VIb envisagée à Ivoz-Ramet et Ampsin-Neuville.
11. *Ajouter* un nouveau paragraphe 7 et *renuméroté* le paragraphe 2 existant qui devient le paragraphe 8

Canal de Lanaye (E 01) – construction d’une écluse de la classe VIb en cours d’exécution.

12. *Ajouter* un nouveau paragraphe 9 et *renuméroter* le paragraphe 3 existant qui devient le paragraphe 10

Canal Roulers-Lys (E 02-04), section Roulers-Ooigem – reclassement de la voie navigable en classe Va. Projet en cours d’étude.

13. *Ajouter* de nouveaux paragraphes 11 à 14 et *renuméroter* le paragraphe 4 existant qui devient le paragraphe 15

11. Canal Charleroi-Bruxelles (E 04), section Lembeek-Bruxelles – reclassement de la voie navigable et de l’écluse en classe Va. Projet en cours d’étude.

12. Haut Escaut (E 05) section Bléharies-Hérinnes-traversée de Tournai – élargissement en classe Va. Projet en cours d’étude.

13. Boven-Schelde (E 05), section Kerkhove-Asper – rénovation des barrages et reclassement des écluses en classe Vb.

14. Boven-Zeeschelde (E 05), section canal circulaire de Gand – Baasrode – reclassement de la classe IV à la classe Va. Projet en cours d’étude.

## C. Bosnie-Herzégovine

*Goulets d’étranglement structurels*

14. *Remplacer* 507.0-174.8 par 515.2-178.0.

## D. Croatie

*Goulets d’étranglement structurels*

15. *Remplacer* le texte actuel *par* :

1. Drava (E 80-08) du km 0 au km 14 – 3 sections critiques avec des paramètres insuffisants du chenal.

2. Sava (E 80-12) section entre Sisak et Brčko – reclassement de la classe III à la classe IV.

*Goulets d’étranglement stratégiques*

16. *Remplacer* le texte actuel *par* :

1. Danube (E 80) du km 1 433,1 au km 1 295,5 km – 17 sections critiques avec des paramètres insuffisants du chenal.

2. Sava (E 80-12) section entre Brčko et la frontière serbo-croate – reclassement de la classe IV à la classe Va.

## E. République tchèque

*Goulets d’étranglement stratégiques*

17. *Remplacer* le texte actuel *par* :

1. Elbe (E 20) de Mělník à Chvaletice – faible largeur des portes d'écluse (12 m) ; entre Chvaletice et Pardubice la construction d'une écluse à Přelouč est nécessaire.
2. Vltava (E 20-06) de Mělník à Praha – faible hauteur sous les ponts (4,50 m) et faible largeur des portes d'écluse (11 m).

## F. France

### *Liaisons manquantes*

18. Dans les notes de bas de page 3 et 4, *remplacer* le texte actuel *par* :

<sup>3</sup> Le secrétariat a été informé par le Gouvernement français que le projet de liaison Seine-Escaut Moselle avait été modifié.

<sup>4</sup> Le secrétariat a été informé par le Gouvernement français que le projet de liaison Saône-Moselle/Saône-Rhin avait été abandonné.

### *Goulets d'étranglement structurels*

19. *Supprimer* la deuxième phrase.

### *Goulets d'étranglement stratégiques*

20. *Remplacer* le paragraphe 1 *par* de nouveaux paragraphes 1 à 6 (les paragraphes 2 et 3 *deviennent* les paragraphes 7 et 8)

1. 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.

2. Liaison Dunkerque – Escaut et Escaut (E 01) jusqu'à Condé – relèvement des ponts à 5,25 m achevé, relèvement à 7 m envisagé.

3. Deûle et Canal de la Deûle (E 02) du Quesnoy/Deûle à Lille – reclassement dans 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 m envisagé.

4. Lys mitoyenne (E 02) – accroissement du mouillage à 4,50 m en cours d'étude.

5. 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 en cours d'achèvement (été 2012), relèvement à 7 m envisagé.

6. Canal Rhône – Sète (E 10-04) – reclassement en la classe Va, travaux en cours.

## G. Allemagne

### *Goulets d'étranglement structurels*

21. *Supprimer* le paragraphe 1 et *renuméroté* les paragraphes 2 à 6 en conséquence.

22. Paragraphe 4, *remplacer* le texte actuel *par* :

Voies navigables de la région berlinoise (connexion à Berlin Westhafen)  
– reclassement dans les classes IV et Vb en cours.

23. Au paragraphe 5, *supprimer*  
pour permettre le transport de conteneurs sur deux hauteurs.

*Goulets d'étranglement stratégiques*

24. *Remplacer* le texte actuel *par* :
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.
  2. Canal Rhin-Herne (E 10-03) – reclassement en classe Vb en cours.
  3. Canal Dortmund-Ems (E 13) du km 108,3 au km 21,5 – reclassement en classe Vb en cours.
  4. Weser (E 14) du km 360,7 à Minden – reclassement en classe V en cours.
  5. Elbe (E 20) : Elbe moyenne – faible profondeur du chenal pendant les saisons sèches (1,20 m) en amont de Lauenburg jusqu'à la frontière germano-tchèque.
  6. Main (E 80) en amont de Würzburg – faible profondeur du chenal (2,50 m) ; projet en cours d'exécution.
  7. Danube (E 80) de Straubing à Vilshofen – faible profondeur du chenal (2 m au PBE).
  8. Danube (E 80) – faible hauteur sous les ponts à Bogen (km 2 311,27) – 5 m ; à Passau (km 2 225,75) – 5,15 m – relèvement à 7 m nécessaire.
  9. Weser (E 14) – reclassement en cours des écluses de Minden et Dörverden.
25. À la fin du paragraphe 7, *ajouter* une note de bas de page
- Le niveau des plus basses eaux navigables (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).
26. À la fin, *ajouter* une nouvelle section
- Autres goulets d'étranglement dont l'élimination est prévue aux fins de la viabilité économique, uniquement dans le cadre d'un programme de remplacement financé par un plan d'investissement spécial :
1. Canal Datteln-Hamm (E 10-01), à l'est du port de Hamm.
  2. Neckar (E 10-07) – adaptation de la largeur du chenal et des dimensions des écluses.
  3. Canal Dortmund-Ems (E 13), au nord du Mittellandkanal.
  4. Canaux à partir du Mittellandkanal (E 70-02, 70-04 et 70-06) – faible profondeur du chenal, faible hauteur sous les ponts et dimensions insuffisantes des écluses.

## H. Hongrie

### *Goulets d'étranglement stratégiques*

27. Au paragraphe 1, *remplacer* 1 810 *par* 1 811.
28. *Ajouter* de nouveaux paragraphes 3 à 5
  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 – faible hauteur 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.
  5. Danube (E 80), entre les km 1 811 et 1 433, un tirant d'eau de 2,5 m est assuré 180 à 260 jours par an, selon la hauteur d'eau. Le projet visant à supprimer les goulets d'étranglement conformément aux dispositions de l'AGN est en cours d'exécution.

## I. Italie

### *Liaisons manquantes*

29. Au paragraphe 2, *remplacer* E 91-03 *par* E 91-05.

### *Goulets d'étranglement structurels*

30. *Remplacer* Cremona *par* Piacenza.

### *Goulets d'étranglement stratégiques*

31. *Remplacer* le texte actuel *par* :
  1. Voie latérale de Veneta (E 91) de Marghera à Porto Nogaro – reclassement de la classe IV en classe Va envisagé.
  2. Canal Mantova – mer adriatique (E 91-03) d'Ostiglia à l'écluse de Baricetta – adaptation à la classe Va envisagée.
  3. Voie navigable de Ferrare (E 91-04) de Ferrara à Porto Garibaldi – adaptation à la classe Va en cours d'exécution.

## J. Lituanie

### *Goulets d'étranglement structurels*

32. *Remplacer* le texte entre crochets par ce qui suit :  
1,20 m et 1,50 m, respectivement ; sur une section du chenal longue de 12,5 km à Kaunas la profondeur est inférieure à 1,20 m.
33. À la fin, *ajouter* une note de bas de page  
Niémen (E 41) : la profondeur du chenal est insuffisante sur une portion de 100 km du fleuve Niémen située dans la zone frontalière et sur le territoire russe.

**K. Pays-Bas***Goulets d'étranglement structurels*

34. *Supprimer* le texte existant.

*Goulets d'étranglement stratégiques*

35. *Ajouter* de nouveaux paragraphes 9 à 12

9. IJsselmeer – Meppel (E 12) – profondeur et/ou largeur du chenal insuffisantes. Projet à l'étude.

10. Amsterdam – Rijnkanaal (E 11) – élimination des goulets d'étranglement dans la zone des écluses de Zeeburg (reclassement en classe VIb).

11. Zaan (E 11-01) – adaptation à classe Va par rapport à la profondeur et/ou la largeur du chenal – hauteur sous les ponts et capacité des écluses nécessaire.

12. Noordzeekanaal (E 11) – reclassement des écluses maritimes d'IJmuiden dans la classe VIc à l'étude.

**L. Pologne***Liaisons manquantes*

36. *Remplacer* le texte actuel *par* :

1. Liaison Danube-Oder-Elbe (E 30).

2. Liaison Gdansk-Brest (E 40), les sections navigables existantes étant exclues.

**M. République de Moldova***Goulets d'étranglement structurels*

37. Au paragraphe 1, *remplacer* la deuxième partie *par* :

reclassement de la classe II à la classe Va nécessaire.

**N. Roumanie***Goulets d'étranglement structurels*

38. *Remplacer* le texte actuel *par* :

1. Prut (E 80-07) de l'embouchure à Ungheni.

2. Canal Bega (E 80-01-02) jusqu'à Timisoara.

*Goulets d'étranglement stratégiques*

39. *Remplacer* le texte actuel du paragraphe 1 *par*

1. Danube (E 80) du km 845,5 au km 175 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 :

Du km 845,5 au km 610 – profondeur du chenal limitée à 1,90-2,50 m pendant 12 à 46 jours par an ;

Du km 610 au km 375 – profondeur du chenal limitée à 1,60-2 m pendant 20 à 40 jours par an ;

Du km 375 au km 300 km – profondeur du chenal limitée à 1,40-2,50 m pendant 61 à 126 jours par an; conformément à l'avis n° 3/08.06.1992 de l'administration fluviale roumaine (AFDJ), la navigation sur la section allant du km 346 au km 240 est déviée par Băla – bras de Borcea lorsque la profondeur à Cernavodă est de 1,50 m et tend à diminuer;

Du km 300 au km 175, profondeur du chenal limitée à 2-2,50 m pendant 5 à 32 jours par an.

40. À la fin du paragraphe 2, *remplacer* 6,90-7 m pendant 10 à 20 jours par an *par* 7,01 m pendant 2 à 16 jours par an.

## O. Fédération de Russie

### *Goulets d'étranglement stratégiques*

41. Dans les notes de bas de page 6 à 8, *remplacer* le texte actuel *par* :

<sup>6</sup> En 2008, la seconde écluse du complexe hydraulique de Kochetovsky a été mise en service. Afin d'augmenter le mouillage, la possibilité de construire un nouveau complexe hydraulique à faible hauteur de chute près du village de Bogaevsky est à l'étude.

<sup>7</sup> Puisque le réservoir de Tcheboksary n'est pas rempli jusqu'au niveau de projet et que le niveau des eaux de la Volga sur la section Nijniy Novgorod – Gorodets a baissé, la profondeur de 3,50 m au seuil de l'écluse Gorodetski n'est assurée que pendant 2 à 3 heures par jour. Afin d'augmenter le mouillage il est prévu de construire un complexe hydraulique à faible hauteur de chute dans la région de Boljshoe Kozino ou d'augmenter le niveau d'eau du réservoir de Tcheboksary.

<sup>8</sup> La construction d'une deuxième écluse est en cours d'exécution. Sa mise en service est prévue pour 2021.

## P. Serbie

42. Au début, *ajouter* une nouvelle section

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

### *Goulets d'étranglement stratégiques*

43. *Ajouter* des paragraphes 5 et 6



5. Save (E 80-12) de l'embouchure à la frontière d'État – le reclassement en classe Va au minimum est nécessaire.
6. Tisza (E 80-01) – reclassement de la classe Vb à la classe VIb envisagé.

## Q. Slovaquie

### *Goulets d'étranglement stratégiques*

44. Au paragraphe 1, *remplacer* le texte actuel *par* :

1. Danube (E 80) de Devín (km 1 880,26) à Bratislava (km 1 867) – profondeur insuffisante en période d'étiage et hauteur insuffisante aux écluses de l'aménagement électrohydraulique de Gabčíkovo (km 1 819,3) – 8,90 m. Un relèvement à 9,10 m est nécessaire.

45. *Ajouter* un nouveau paragraphe 3

3. Váh (E 81), de Komárno (km 0) à Žilina (km 240) – profondeur insuffisante du chenal. La canalisation de la rivière et son reclassement en classe VIa (Komarno-Hlohovec) et en classe Va (Hlohovec-Žilina) sont nécessaires, outre la construction de nouvelles écluses et la reconstruction des écluses existantes.

## R. Ukraine

### *Goulets d'étranglement structurels*

46. Au paragraphe 2, *remplacer* Kilia arm *par* Kiliiske Mouth.

47. Au paragraphe 3, *remplacer* Dnestr *par* Dnister et Belgorod Dnestrovsky *par* Bilhorod Dnistrovskyi.

---