



Conseil économique et social

Distr. générale

24 mai 2017

Français

Original: anglais, français et russe

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

Cinquante et unième session

Genève, 14-16 juin 2017

Point 2 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)

Harmonisation de la définition des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes sur les voies navigables européennes

Note du secrétariat

I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.1 du module 5 (Transports par voie navigable) du programme de travail pour 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1) adopté le 26 février 2016 par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session.

2. À sa cinquantième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a décidé de démarrer une discussion sur l'harmonisation des définitions des goulets d'étranglement appliquées en Europe et a demandé au secrétariat de recueillir les avis des États membres, des commissions fluviales et des autres parties intéressées pour sa prochaine session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/100, par. 15).

3. Un bref aperçu du travail effectué en Europe sur les définitions des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes, ainsi que les réponses au questionnaire sur l'application de ces définitions par les États membres et les commissions fluviales reçues par le secrétariat jusqu'à présent est reproduit dans le présent document. Ce document n'identifie pas toutes les études et publications sur cette question ; un travail plus détaillé peut être trouvé dans la publication intitulée «Base méthodologique pour la définition de

critères communs concernant les goulets d'étranglement, les liaisons manquantes et la qualité de service sur les réseaux d'infrastructure» (ECE/TRANS/205).

4. Le SC.3/WP.3 souhaitera peut-être discuter ce sujet à la lumière des développements récents et du cadre législatif existant et fournir ses recommandations au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3).

II. Aperçu du travail effectué sur les définitions des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes sur les voies de navigation intérieure européennes

A. Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU

5. Le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU (CTI) s'intéresse aux liaisons manquantes et aux goulets d'étranglement du réseau d'infrastructure depuis le début des années 1990, en grande partie dans le cadre des travaux visant à mettre en place des réseaux de transport transeuropéens efficaces et efficaces¹. Diverses tentatives ont été faites pour mettre en évidence les goulets d'étranglement et les liaisons manquantes, mais elles ont fréquemment buté sur des problèmes concernant la définition et la méthodologie par rapport à tous les modes de transport intérieur. Le rapport sur l'étude la plus récente effectuée par le CTI en 2005 est exposé dans la publication «Base méthodologique pour la définition de critères communs concernant les goulets d'étranglement, les liaisons manquantes et la qualité de service sur les réseaux d'infrastructure».

6. Le rapport a examiné les liens réciproques entre les goulets d'étranglement, les liaisons manquantes et la qualité du service, au niveau de la capacité, de la qualité du service de transport et des flux de trafic. Il a offert, pour chacun des trois modes de transport, des recommandations sur les indicateurs qui permettent d'estimer raisonnablement que tel ou tel section d'un réseau est un goulet d'étranglement.

7. Il a été conclu que, s'agissant de recenser les goulets d'étranglement (et dans une certaine mesure les liaisons manquantes), des approches distinctes sont nécessaires pour les trois modes de transport, route, rail et voies navigables intérieures. Il a également été recommandé qu'il faudrait inciter les pays à traiter les passages de frontières et points de transfert intermodaux comme correspondant à des liaisons dans les réseaux et à les classer parmi les goulets d'étranglement ou les liaisons manquantes selon le cas.

8. Pour les voies de navigation intérieure, il a été mentionné que, lorsque l'on considère le niveau de service, la vitesse est en général un élément de moindre importance par rapport aux autres modes de transport. En outre, pour évaluer la capacité du réseau dans son ensemble il faut tenir compte du fait que les voies de navigation intérieure sont construites selon des spécifications très variables, d'où des écarts de capacité très notables.

9. Par rapport à la route et au chemin de fer, il a ensuite été précisé que la capacité des infrastructures sur les voies de navigation intérieures dépend davantage des conditions météorologiques, un niveau bas de l'eau étant souvent la cause principale de restrictions. L'autre facteur important, qui concerne les infrastructures, est la capacité insuffisante des écluses. Un grand nombre de mesures visant à éliminer les goulets d'étranglement sont donc axées sur le réaménagement ou la construction d'écluses et de barrages et relèvent de projets de longue durée qui nécessitent des moyens financiers importants.

¹ TRANS/WP.5/R.44, TRANS/WP.5/R.60.

10. Il a été recommandé de continuer à appliquer les principes directeurs, fondés sur des normes adoptées par le CTI. Les administrations nationales ont été encouragées à continuer à recenser les types de goulets d'étranglement structurels et celles stratégiques dans le contexte de l'Accord Européen sur les grandes voies navigable d'importance internationale (AGN) suite aux définitions élaborées par le Groupe spécial d'experts sur l'infrastructure des voies navigables (TRANS/SC.3/WP.3/AC.1/4, par. 18) et approuvées par le SC.3 à sa trente-septième session (TRANS/SC.3/133, par. 18) :

a) Goulets d'étranglement structurels — 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) ;

b) Goulets d'étranglement stratégiques — 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.

11. Il a été recommandé que les administrations nationales examinent les travaux de recensement des liaisons manquantes présentés dans l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E («Livre bleu»), en se fondant simplement sur la connaissance approfondie qu'elles ont de leur propre réseau et sans tenir compte de principes directeurs formels, étant entendu toutefois que leur réflexion devrait clairement être axée sur l'accélération de la circulation internationale des marchandises et qu'elles devraient être informées des possibilités de développement du transport multimodal².

12. Il a été mentionné que, compte tenu des progrès déjà accomplis dans ce domaine, le travail supplémentaire à effectuer devrait être relativement limité.

B. Conférence européenne des ministres des transports

13. La Conférence européenne des ministres des transports (devenue le Forum du transport international) s'est également intéressée pendant un certain temps à la planification des infrastructures de transport par rail, par route et par voie navigable au niveau paneuropéen. Elle a rendu compte d'activités dans le cadre desquelles elle a mis en évidence des goulets d'étranglement dans tel ou tel pays et a organisé des conférences où les concepts «goulet d'étranglement» et «liaison manquante» figuraient en bonne place parmi les éléments pris en considération pour déterminer les besoins en matière d'infrastructure, notamment les améliorations à apporter.

C. Commission européenne

14. La Commission européenne (CE) a abordé la méthodologie de définition des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes dans le cadre du développement du réseau d'infrastructure et, plus tard, du réseau transeuropéen de transport (TEN-T), notamment dans les documents suivants :

² Le projet de rapport appliqué aux voies navigables intérieures a été examiné par le SC.3/WP.3 à sa trente-deuxième session (voir ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/13).

- Décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport³ ;
- l'étude «The Northern Transport Axis» (2007) ;
- le projet «Flux de trafic : scénario, prévision et analyse du trafic sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) prenant en compte la dimension extérieure de l'Union» (2007-2009) ;
- Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement Européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport⁴.

15. Un goulet d'étranglement est défini dans le Règlement (UE) n° 1315/2013 comme un obstacle physique, technique ou fonctionnel entraînant une défaillance du système qui affecte la continuité des flux longue distance ou transfrontaliers et qui peut être surmonté par la construction de nouvelles infrastructures ou une modernisation substantielle des infrastructures existantes qui pourrait se traduire par des améliorations notables propres à résoudre les problèmes du goulet d'étranglement. Cette définition s'applique à tous les modes de transport intérieur faisant partie du réseau principal TEN-T. Le règlement utilise également le terme «chaînon manquant», mais n'en précise pas la définition.

III. Réponses des États membres au questionnaire

A. Autriche

16. Il n'existe pas de définition formelle du terme «goulet d'étranglement» dans la législation nationale. Toutefois, le terme «goulet d'étranglement» est utilisé dans les projets d'infrastructure dans le cadre du Livre bleu et du Règlement (UE) n° 1315/2013. En ce qui concerne les goulets d'étranglement structurels et stratégiques, il n'existe pas de définitions officielles de ces termes dans le droit national, et il n'y a pas de goulets d'étranglement structurels en Autriche, mais les goulets d'étranglement stratégiques sont pris en compte dans les projets d'infrastructure.

17. Il n'existe pas de définition formelle du terme «liaison manquante» dans le droit national, mais le terme est utilisé dans l'AGN.

B. Bélarus

18. Conformément aux engagements pris par la République du Bélarus dans le cadre de l'AGN (Décret du Président de la République de Biélorussie «Sur l'adhésion de la République de Bélarus à l'Accord européen sur les principales voies navigables d'importance internationale» du 28 février 2008), les termes «goulets d'étranglement», «goulets d'étranglement structurels», «goulets d'étranglement stratégiques» et «liaisons manquantes» sont appliqués conformément au Livre bleu et à la Résolution n° 49.

³ Journal officiel L 228, 09/09/1996 P. 0001-0104.

⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=EN>.

C. Bulgarie

19. La Bulgarie applique le terme «goulet d'étranglement» conformément à la Résolution n° 49, au Livre bleu et au Règlement (UE) n° 1315/2013, pour autant que les définitions données dans ces documents soient explicites. Il n'y a pas de goulets d'étranglement structurels en Bulgarie identifiés dans le Livre bleu, tandis que les goulets d'étranglement stratégiques sont identifiés sur la section bulgare-roumaine commune du Danube ayant une faible profondeur de chenal pendant les saisons sèches (en dessous de 2,50 m, valeur recommandée par la Commission du Danube) aux sections critiques du Danube.

20. La Bulgarie applique le terme «liaisons manquantes» conformément à la Résolution n° 49, révisée, et au Livre bleu. Le Livre bleu ne mentionne pas de liaisons manquantes en Bulgarie.

D. République tchèque

21. La République tchèque applique les termes «goulets d'étranglement» et «liaisons manquantes» conformément au Livre bleu et à la Résolution n° 49, révisée. Les définitions de «goulets d'étranglement structurels» et de «goulets d'étranglement stratégiques» pour l'infrastructure de navigation intérieure ne sont pas appliquées.

E. Pays-Bas

22. Les Pays-Bas définissent les goulets d'étranglement en termes conformes aux définitions données dans le Livre bleu et le Règlement (UE) n° 1315/2013. Les goulets d'étranglement sont des voies d'eau ou des sections de voie navigable qui ne répondent pas, ou ne devraient pas répondre, à l'heure actuelle ou à l'avenir, aux exigences de la politique cible en termes de cours d'eau, de temps d'attente ou d'accostage et considérées comme telles par le Ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement; ce terme est utilisé dans la plupart des projets visant à moderniser l'infrastructure des voies navigables visant des cibles nationales plus élevées.

23. Les définitions des «goulets d'étranglement structurels», des «goulets d'étranglement stratégiques» et des «liaisons manquantes» par rapport aux voies navigables nationales ne sont pas appliquées.

24. La plupart des sections de voies navigables E aux Pays-Bas satisfont déjà aux critères de goulets d'étranglement structurels (classe IV) selon le Livre bleu et, par conséquent, l'avantage de la définition utilisée dans le Règlement (UE) n° 1315/2013 est que cela n'est pas lié aux valeurs cibles de la classe IV. Dans le même temps, il est souhaitable d'établir un lien avec les besoins de la politique internationale et/ou nationale. Pour cette raison, une modification possible de la définition donnée dans la Résolution n° 49 est proposée :

«Les sections du réseau de voies navigables européen ~~d'importance internationale~~ dont les paramètres sont sensiblement inférieurs aux prescriptions **internationales et/ou nationales** visées sont appelées goulets d'étranglement».

F. Slovaquie

25. La Slovaquie applique les définitions des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes conformément au Règlement (UE) n° 1315/2013. Les définitions de «goulets

d'étranglement structurels» et de «goulets d'étranglement stratégiques» pour l'infrastructure de navigation intérieure ne sont pas appliquées.
