



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2004/11  
30 juillet 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 d) de l'ordre du jour)

**CRÉATION DE LIAISONS FLUVIO-MARITIMES ET DE LIAISONS CÔTIÈRES  
DANS LE CADRE DE L'ACCORD AGN**

Communications des Gouvernements du Bélarus, de la République de Moldova,  
du Royaume-Uni, de la Slovaquie et de l'Ukraine ainsi que  
de la Commission du Danube

Note: À sa quarante-sixième session, le Groupe de travail a pris note de la proposition des Gouvernements russe et ukrainien relative à la création de la liaison fluvio-maritime Don-mer d'Azov-mer Noire-Dniepr-Danube (TRANS/SC.3/2003/3) et a invité les gouvernements à proposer la création d'autres liaisons fluvio-maritimes dans le cadre de l'Accord AGN. La délégation ukrainienne s'est proposée pour établir et soumettre au Groupe de travail, pour examen, un projet de document type que pourraient utiliser les gouvernements qui souhaitent proposer de nouveaux trajets fluvio-maritimes (TRANS/SC.3/161, par. 20).

La proposition de l'Ukraine, ainsi que les propositions et observations de divers autres gouvernements relatives à la création de liaisons fluvio-maritimes dans le cadre de l'Accord AGN, sont reproduites ci-après.

## BÉLARUS

1. Parmi les itinéraires fluvio-maritimes à mettre au point dans le cadre de l'Accord AGN, la voie navigable Dniepr-Vistule-Oder et l'itinéraire Dniepr-mer Noire-Danube restent les plus prometteurs. À cet égard, le Bélarus souscrit à l'idée de la délégation ukrainienne d'élaborer un projet de document type concernant les liaisons fluvio-maritimes, à soumettre au Groupe de travail pour examen.

## RÉPUBLIQUE DE MOLDOVA

2. De l'avis du Gouvernement, il faudrait que le Groupe de travail prenne dûment en considération et examine au cours de sa session la question de la création de liaisons fluvio-maritimes reliant les ports du Danube et du Dniestr à ceux des bassins de la mer Noire et de la mer d'Azov.

3. Les autorités compétentes moldoves apportent leur appui à la proposition commune des Gouvernements russe et ukrainien concernant la liaison Don-mer d'Azov-mer Noire-Dniepr-Danube (Dniestr) (TRANS/SC.3/2003/3), car l'utilisation de cet itinéraire répond aux intérêts des fournisseurs potentiels et des compagnies de navigation moldoves.

## SLOVAQUIE

4. Le Gouvernement constate que l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) mentionne sur la liste des voies navigables, dans la catégorie des artères principales, les routes côtières E 60 (de Gibraltar à Arkhangelsk ainsi que les voies navigables accessibles par cet itinéraire) et E 90 (de Gibraltar à la mer Caspienne ainsi que les voies navigables accessibles par cet itinéraire). Il faut donc que les bateaux de navigation fluvio-maritime, ou bateaux mixtes, soient inclus et classés dans le tableau intitulé «Classification des voies navigables européennes d'importance internationale». À cet égard, cela sous-entend que les bateaux de ce type peuvent également être exploités sur les voies navigables des classes IV à VII.

5. Cependant, tant les bateaux de navigation intérieure que les bateaux mixtes peuvent être de divers types et destinés à des usages différents, qu'il s'agisse de chalands, de bateaux motorisés pour marchandises, de convois poussés ou de barges transportées dans les eaux côtières par des porte-barges de type navire de collecte. Dans la catégorie des bateaux mixtes, il convient de ranger, outre les bateaux destinés au transport de marchandises, ceux qui servent au transport de passagers, à la plaisance ou à une activité industrielle, la flotte technique, les bateaux de servitude et divers autres types de bateau. En mer, le paramètre qui limite la navigation est essentiellement le régime des vents et de la houle, avec des vagues d'une hauteur dépassant 2 m (autrement dit, une hauteur supérieure à celle qui est prévue en zone 1 pour les bateaux de navigation intérieure).

6. Sur les voies navigables intérieures, notamment les voies internationales, les paramètres limitatifs sont les suivants: longueur et largeur (des écluses, en général), tirant d'eau (bancs de sable) et hauteur minimale sous les ponts. Les bateaux mixtes maîtrisent généralement ce dernier facteur au moyen d'une timonerie escamotable. Par ailleurs, un bateau mixte exploité en navigation intérieure peut être soumis à une limite de manœuvrabilité (passage de sections fluviales ayant un rayon réduit en raison de la largeur ou de la profondeur restreinte du chenal ou en présence de courant).

7. Compte tenu de ces paramètres, la Slovaquie tient à faire part de ses observations concernant la **classification des bateaux de navigation fluvio-maritime**.

A. Sections maritimes des artères E 60 et E 90, des voies navigables principales qui s'y rattachent et de leurs branches

8. Il est proposé d'établir une classification en divisant les sections navigables par zone suivant le régime des vents et des vagues, en fonction de l'éloignement du rivage et de ports sûrs, de la fiabilité des prévisions météorologiques et de divers facteurs naturels (glace, courant, etc.).

B. Sections fluviales visées par l'Accord AGN

9. Les Caractéristiques techniques et d'exploitation des voies navigables d'importance internationale figurant à l'annexe III de l'Accord AGN peuvent être retenues comme paramètres initiaux. Seule la classe de voies navigables IV se caractérise par un tirant d'eau minimal de 2,5 m, tandis que les autres classes (Va à VII) doivent garantir un tirant d'eau minimal de 3,5 m. Il faut en outre établir une liste des sections de voie dans lesquelles les valeurs du tirant d'eau minimal ne peuvent être garanties à certaines périodes de l'année, compte tenu également des paramètres qui limitent la navigation (rayon des courbes, largeur, profondeur et vitesse du courant sur certains tronçons du chenal), par exemple en mettant à jour le «Livre bleu» (TRANS/SC.3/144 et Add.1 à 3).

10. Enfin, il convient de noter que les liaisons assurées par les bateaux de navigation fluvio-maritime sont déterminées avant tout par la situation commerciale et par les relations entre chargeurs et transporteurs. S'il est difficile de prévoir à l'avance leurs intentions, les efforts visant à développer les transports fluvio-maritimes, de préférence sans transbordement, semblent sans conteste prometteurs et économiquement avantageux. À cet égard, la Slovaquie apporte son appui à la proposition des délégations russe et ukrainienne relative à la mise en place d'une liaison fluvio-maritime Don-mer d'Azov-mer Noire-Dniepr-Danube.

11. Vu que les bateaux mixtes doivent impérativement être classés par des sociétés de classification reconnues, le Gouvernement souscrit à la décision du Groupe de travail de renoncer à examiner plus avant la question de la normalisation de ces bateaux conformément à la proposition de l'Association internationale permanente des congrès de navigation (AIPCN) (TRANS/SC.3/WP.3/1999/21).

ROYAUME-UNI

12. À la quarante-septième session du Groupe de travail, la délégation du Royaume-Uni a soulevé la question de la définition des «itinéraires fluvio-maritimes». Or il semble que cette notion ne fasse actuellement l'objet d'aucune définition.

13. L'examen de tels itinéraires découle apparemment de la proposition commune des délégations russe et ukrainienne visant à développer les voies navigables entre le Don, la mer d'Azov, la mer Noire, le Dniepr et le Danube (TRANS/SC.3/2003/3). Le Royaume-Uni juge indispensable d'élaborer une définition précise et des critères pour les itinéraires fluvio-maritimes en vue d'adopter une démarche uniforme si des États membres envisagent l'aménagement d'autres liaisons de ce type sur la base de nouvelles propositions.

## UKRAINE

14. Les transports par voie fluvio-maritime peuvent, à terme, devenir un des principaux axes de développement de la navigation intérieure. Une attention particulière est accordée à ce type de trafic notamment dans le Plan d'action pour la mise en œuvre des décisions prises par la Conférence paneuropéenne sur le transport par voie de navigation intérieure (résolution n° 250 du Comité des transports intérieurs, document ECE/TRANS/139, annexe 2). Le Plan d'action prévoit l'élaboration, par les pays intéressés, de propositions relatives au développement de certains itinéraires fleuve-mer dans le contexte de l'Accord AGN, par exemple l'itinéraire Don-mer d'Azov-Dniepr-Danube, auquel s'intéresse également l'Ukraine. La Fédération de Russie a présenté un document de travail prenant en compte certains aspects de la mise en place de cet itinéraire (document TRANS/SC.3/2003/3). C'est ainsi que la question du développement des liaisons fluvio-maritimes a commencé à être étudiée concrètement dans le cadre du Groupe de travail SC.3. En matière de transports fluvio-maritimes, l'itinéraire en question ne représente pas, loin s'en faut, le seul parcours prometteur qui intéresse un certain nombre de pays. On peut à cet égard souscrire à l'opinion de l'ERSTU (European River-Sea Transport Union), selon laquelle, de par les fonctions qu'elle remplit, la navigation fluvio-côtière, qui intervient tant dans les transports par voie navigable que dans les transports côtiers, favorise la création d'une ceinture unique de grandes voies navigables autour de l'Europe, avec le raccordement des routes côtières rapides et du réseau de voies navigables profondes de la partie européenne de la Russie (document TRANS/SC.3/2002/7/Add.1). En outre, différentes combinaisons de ceintures de voies de transport locales, comprenant des voies navigables et des sections d'itinéraires côtiers, sont envisageables. Les maillons permettant de les relier entre elles sont les liaisons interbassins déjà en place entre de grands fleuves (Rhin-Main-Danube, Volga-Don, Mittellandkanal, etc.) ou en projet (Danube-Oder-Elbe-Daugava-Dniepr).

15. L'itinéraire circulaire baptisé «grande ceinture européenne» (tableau 1) est un exemple de liaison susceptible de présenter un intérêt considérable pour de nombreux pays. Il comprend l'itinéraire mentionné au paragraphe précédent, qui a fait l'objet de travaux de recherche préliminaires réalisés par des spécialistes de la Fédération de Russie. L'attrait de la grande ceinture européenne, qui passe sur le territoire ou le long des côtes de 16 pays européens, tient notamment au fait qu'à partir de la branche Volgograd-Astrakan (Volga), les bateaux de navigation fluvio-maritime ont la possibilité de sortir en mer Caspienne. La grande ceinture européenne fait intervenir en outre les pays du continent asiatique (Kazakhstan, Turkménistan, Iran et Azerbaïdjan) dont les ports en mer Caspienne sont également reliés aux routes côtières selon l'Accord AGN, mais où le fonctionnement des installations est assez éloigné des conditions d'exploitation de la flotte opérant par exemple sur les routes côtières du bassin mer Noire-mer d'Azov.

16. L'exemple de la grande ceinture européenne est celui qui illustre le mieux les multiples facteurs à prendre en considération dans l'organisation des opérations de la flotte sur des itinéraires reliant plusieurs bassins hydrographiques (fluviaux et maritimes).

17. Même si le tableau 1 omet d'importants paramètres tels que la hauteur minimale sous les ponts sur les voies fluviales ou la hauteur des vagues sur les étendues d'eau ouvertes (lacs, retenues, etc.), les caractéristiques qui y figurent donnent une idée suffisante de la grande diversité des conditions de navigation sur les différentes sections d'un itinéraire circulaire. Les dispositions juridiques internationales applicables en matière de navigation et les informations

à fournir en la matière différent ainsi suivant les bassins, de même que l'organisation du trafic des bateaux, les règles de droit commercial applicables au transport des marchandises, les conditions régissant l'arrivée et le séjour des bateaux dans les ports, etc.

18. Il apparaît clairement que, dans la mise en place de liaisons fluvio-maritimes, tous ces paramètres nécessitent une évaluation approfondie. Cependant, l'organisation des transports dans le cadre d'une liaison fluvio-maritime sera déterminée pour l'essentiel par **l'utilité économique** que présente la création de l'itinéraire envisagé, l'existence d'un volume suffisant de marchandises et l'intérêt porté à un tel itinéraire par toutes les parties prenantes au processus de transport, notamment les chargeurs et les armateurs (la délégation slovaque a déjà appelé ci-dessus l'attention sur le caractère impératif de telles conditions).

19. Ainsi, le document type initial qui doit servir de base aux pouvoirs publics pour se prononcer sur la question de l'organisation d'une liaison fluvio-maritime déterminée est la **liste uniforme des paramètres à prendre en considération**: la décision de créer un itinéraire ne peut se fonder que **sur une évaluation globale du problème sur les plans technique et économique et sous l'angle de la réglementation internationale**. Dans les cas où la création d'une liaison touche pour l'essentiel les intérêts d'un seul pays, la question peut être réglée par celui-ci (concernant par exemple l'organisation du transport de marchandises par des bateaux battant pavillon ukrainien des ports du Dniepr vers ceux de la mer Noire dans d'autres pays). Dans tous les autres cas, et notamment lorsqu'une liaison directe passe par les voies navigables intérieures de deux pays ou plus, des experts de tous les pays intéressés ainsi que des représentants des organisations internationales compétentes doivent participer à l'évaluation globale du projet.

20. Le processus d'élaboration des propositions relatives à la mise en place d'un itinéraire fluvio-maritime donné est présenté dans ses grandes lignes dans le tableau 2. La colonne 3, qui contient la liste des paramètres initiaux, représente pour l'essentiel le document type sur la base duquel il convient d'entreprendre une évaluation globale de l'intérêt que présente l'aménagement ou la création de l'itinéraire envisagé.

21. Si le Groupe de travail SC.3 approuve la démarche uniforme proposée pour mettre en place des itinéraires fluvio-maritimes, il faudra préciser certains points de la colonne 3 du tableau pour disposer d'un document type (questionnaire) permettant de recevoir les renseignements voulus des gouvernements intéressés.

22. L'examen global des différents itinéraires susceptibles d'être desservis par des liaisons fluvio-maritimes doit contribuer à mettre en évidence les problèmes qu'il faudra résoudre en vue d'aménager les parcours en question dans le cadre général de l'Accord AGN. Tout en privilégiant des opérations de transport fluvio-maritime sans rupture de charge, les études à effectuer ne doivent pas écarter la possibilité d'acheminer les marchandises le long de ces itinéraires en les transbordant des bateaux de navigation fluviale sur des navires de mer (ou inversement) dans les ports situés à l'embouchure des grands fleuves.

23. En parallèle, des travaux pourraient être effectués dans le cadre du Groupe de travail SC.3 en vue d'unifier les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation fluvio-maritime utilisés sur des routes côtières.

Tableau 1. Principaux paramètres caractérisant la grande ceinture européenne

Voie navigable	Points situés de part et d'autre	Longueur, km	Profondeur du chenal, m	Largeur du chenal, m	Classe de voie navigable	Nombre d'aménagements hydrauliques	Dimensions des écluses, m			Principaux ports (pays)
							Longueur	Largeur	Profondeur au seuil	
Danube	Sulina-Kelheim	2 411	1,75-7,30	150-1 300	Vb, VIb, VIc, VII	18	190-310	12-34	3,5-5,0	Ismail, Reni (Ukraine); Galati, Braila (Roumanie); Ruse, Lom (Bulgarie); Belgrade, Novi-Sad (Yougoslavie); Vukovar (Croatie); Dunaiváros, Budapest (Hongrie); Komarno, Bratislava (Slovaquie); Vienne, Linz (Autriche); Regensburg, Kelheim (Allemagne).
Canal Main-Danube	Kelheim-Bamberg	171	2,70	36-39	Vb	16	190	12	4,0	Nuremberg, Bamberg (Allemagne)
Main	Bamberg-Mayence	385	2,5-2,9	36-50	Vb	34	295-345	11,5-12,0	3,0	Aschaffenburg, Francfort (Allemagne)
Rhin	Mayence-Rotterdam	536	2,1-5,0	120-210	VIb, VIc	–	–	–	–	Cologne, Dusseldorf, Krefeld, Duisburg, Schwelgern, Walsum (Allemagne)
Mer du Nord	Rotterdam-Brunsbüttel	515	Section maritime			–	–	–	–	Rotterdam (Pays-Bas); Brunsbüttel (Allemagne)
Canal de Kiel	Brunsbüttel-Kiel	99	11,3	104	VIb	4	300	42	14,0	–
Mer Baltique	Kiel-St-Pétersbourg	1 437	Section maritime			–	–	–	–	Kiel (Allemagne); St-Pétersbourg (Fédération de Russie)

Voie navigable		Points situés de part et d'autre	Longueur, km	Profondeur du chenal, m	Largeur du chenal, m	Classe de voie navigable	Nombre d'aménagements hydrauliques	Dimensions des écluses, m			Principaux ports (pays)
								Longueur	Largeur	Profondeur au seuil	
Voies navigables Volga-Baltique	Neva	St-Pétersbourg-Schlisselburg	74	4,0-12,0	250 et plus	Vb	–	–	–	–	
	Lac Ladoga	Schlisselburg-Sviritsa	147	Jusqu'à 70	–	Vb	–	–	–	–	
	Svir	Sviritsa-Voznesene	221	4,0-16,6	70-500	Vb	2	265	21,5	4,6-6,9	Podporoje (Fédération de Russie)
	Lac Onega	Voznesene-Vytegra	54	Jusqu'à 35	–	Vlb	–	–	–	–	
	Canal Volga-Baltique	Vytegra-Tcherepovets	368	5,0-15,0	90 et plus	Vb	8	265	17,8	4,2-5,5	Vytegra, Belozersk, Tcherepovets (Fédération de Russie)
Retenue de Rybinsk	Tcherepovets-Rybinsk	69	Jusqu'à 30	–	Vlc	1	290	30,0	4,1	Rybinsk (Fédération de Russie)	
Volga	Rybinsk-Krasnoarmeysk	2 206	Jusqu'à 41	–	Vlc	5	278,8-290,0	29,6-30,0	3,5-5,5	Iaroslavl, Kostroma, Nijni-Novgorod, Kazan, Oulianovsk, Samara, Saratov, Volgograd (Fédération de Russie)	
Canal Volga-Don	Krasnoarmeysk-écluse n° 13	101	4,0	38	Va	13	145	17,8	4,0	–	
Don	Écluse n° 13-Azov	483	3,60	50-120	Va	4	145	17-18	3,4-4,0	Kalatch-sur-le-Don, Rostov-sur-le-Don (Fédération de Russie)	
Mer d'Azov	Azov-Kertch	350	Section maritime			–	–	–	–	–	Azov (Fédération de Russie)
Mer Noire	Kertch-Sulina	617	Section maritime			–	–	–	–	–	Sulina (Roumanie)
<b>Total</b>			<b>10 244</b>				<b>105</b>				

Tableau 2. Paramètres initiaux et principales étapes de l'élaboration des propositions de liaisons fluvio-maritimes par les gouvernements

Étape n°	Aspect à étudier	Paramètres initiaux et contenu de l'étude	Résultat final
1	2	3	4
1.	Caractéristiques générales du parcours et conditions de navigation par section	<p>Longueur du parcours, au total et par section (fluviale, maritime).</p> <p>Principaux ports correspondants (par pays).</p> <p>Conditions actuelles de navigation sur les sections considérées:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– sur les voies de navigation intérieure (dimensions du chenal – largeur, profondeur, rayon minimal des courbes, etc.; vitesse du courant; présence d'écluses et caractéristiques de celles-ci; hauteur minimale sous les ponts; conditions climatiques – présence de glace, hauteur des vagues, etc.; périodes de navigation; classification des sections, etc.);</li> <li>– sur le tronçon maritime (routes recommandées et distance à respecter par rapport à la côte; profondeurs; houle et autres conditions hydrométéorologiques; régime de navigation; abris, etc.).</li> </ul>	<p>Description des différents paramètres, tracé général du parcours.</p> <p>Mise en évidence des facteurs limitatifs sur telle ou telle section fluviale ou maritime en vue de l'élaboration de recommandations visant à les éliminer ou à les prendre en considération dans l'aménagement du parcours considéré.</p>
2.	Sécurité de la navigation	Moyens existants de localisation (côtiers, flottants), régulation et surveillance du trafic, liaisons radio, service d'information fluviale (SIF), utilisation de cartes électroniques des sections du parcours, sécurité de l'environnement (installations de collecte des déchets provenant des bateaux, etc.).	Évaluation des conditions existantes en fonction des prescriptions relatives à la sécurité de la navigation sur le parcours, élaboration de recommandations en vue d'optimiser ces conditions.
3.	Complexes portuaires et autres installations côtières	Principales caractéristiques techniques des ports fluviaux et maritimes correspondants sur le parcours: spécialisation, longueur des quais, profondeur, aires d'entreposage, principaux engins de manutention et moyens techniques, liaisons ferroviaires et routières, présence d'une base de ravitaillement en carburant, d'entretien technique et d'avitaillement des bateaux, présence d'un port franc et principales caractéristiques de celui-ci. Volume actuel du trafic de marchandises et capacités de manutention des installations portuaires par type de marchandises. Présence d'entreprises de réparation des bateaux le long du parcours, types de travaux effectués. Sites d'hivernage et de stationnement des bateaux, principales caractéristiques de ces sites.	Évaluation de l'état actuel des installations portuaires et côtières sur le parcours et de leur conformité aux impératifs d'aménagement de l'itinéraire.

Étape n°	Aspect à étudier	Paramètres initiaux et contenu de l'étude	Résultat final
1	2	3	4
4.	Flotte et organisation des transports	Spécialisation et caractéristiques de fonctionnement des principaux types de bateaux actuellement exploités sur le parcours considéré et conformité de ces bateaux (compte tenu des dispositions des conventions internationales) aux conditions du parcours en matière de navigabilité, de sécurité et de sûreté du transport de marchandises, de sécurité de l'environnement, d'accueil et de manutention dans les ports, etc. Organisation des transports (concernant le tronçon maritime, transport de bout en bout sans rupture de charge ou avec transbordement des marchandises dans les ports situés à l'embouchure des fleuves, participation d'embarcations non motorisées aux transports sur le tronçon fluvial, etc.)	Évaluation de la conformité de la flotte exploitée aux conditions réelles du parcours sur les sections maritime et fluviale, aux conditions de manutention des bateaux dans les ports et aux prescriptions relatives à la sécurité du transport de marchandises. Conformité de la flotte aux dispositions des conventions internationales. Justification des prescriptions applicables à la flotte exploitée sur le parcours considéré.
5.	Conditions d'exploitation de la flotte sur le plan juridique et coopération internationale sur le parcours	Régime juridique international applicable à la navigation sur les différents tronçons du parcours; réglementation applicable à la participation de bateaux de pays tiers au transport de marchandises sur certains tronçons, accords bilatéraux ou multilatéraux de coopération en matière de transports par voie navigable conclus entre les pays intéressés.	Évaluation des conditions juridiques internationales actuelles de navigation sur les différents tronçons, perspectives de coopération bilatérale et multilatérale entre les pays intéressés concernant l'aménagement du parcours considéré, rôle des organisations internationales dans ce processus.
6.	Marchandises à transporter	Mouvements actuels de marchandises sur les itinéraires considérés, répartition de ces mouvements par mode de transport. Volume (hypothétique) escompté de marchandises à transporter sur le parcours par catégorie en fonction de la compétitivité des transports par voie navigable dans telle ou telle direction dans le cas où d'autres systèmes de transport sont envisageables.	Détermination des mouvements hypothétiques de marchandises en vue de prévoir la composition de la flotte à mettre en service sur le parcours et les modalités d'exploitation de cette flotte.
7.	Évaluation globale d'ordre technique, économique et juridique et élaboration de propositions relatives à l'aménagement d'un parcours	Regroupement des résultats des études effectuées au cours des différentes étapes susmentionnées et évaluation globale de ces résultats. Élaboration de propositions relatives à l'aménagement d'un parcours.	Série de propositions relatives à l'aménagement du parcours (dispositions à prévoir à terre et concernant la flotte), dépenses connexes, recommandations à l'intention des parties intéressées, projet d'accords de coopération bilatérale ou multilatérale concernant le parcours envisagé.

COMMISSION DU DANUBE

24. La Commission accueille avec satisfaction toute mesure visant à favoriser la navigation, les transports par voie navigable et de nouveaux itinéraires de transport, mais estime à cet égard qu'il convient également de tenir compte de toutes les conditions applicables en la matière, notamment les aspects techniques et économiques, la protection de l'environnement et les conséquences d'ordre écologique à prévoir.

-----