



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.3/2008/17/Add.1
30 juillet 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquante-deuxième session
Genève, 13-15 octobre 2008
Point 12 de l'ordre du jour provisoire

**DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE NAVIGATION
INTÉRIEURE ET ENVIRONNEMENT**

Projet de résolution du SC.3 sur les Directives relatives au
développement de la navigation et à la protection de
l'environnement dans la région de la CEE

Additif

Note du secrétariat

I. INTRODUCTION

1. Ainsi que l'a recommandé le SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/64, par. 17), le Groupe de travail souhaitera peut-être envisager d'adopter une résolution préconisant une approche cohérente intégrée ainsi que des principes et des critères de planification intégrée d'ingénierie fluviale, fondée sur la Déclaration commune concernant les Directives relatives au développement de la navigation et à la protection de l'environnement dans le bassin du Danube, présentée dans le document ECE/TRANS/SC.3/2008/17.

**II. PROJET DE RÉSOLUTION DU SC.3 SUR LES DIRECTIVES RELATIVES
AU DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION ET À LA
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
DANS LA RÉGION DE LA CEE**

**DIRECTIVES RELATIVES AU DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION
ET À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
DANS LA RÉGION DE LA CEE**

Projet de résolution n°

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Rappelant la Déclaration adoptée par la Conférence européenne des Ministres des transports par voie navigable (Bucarest, 13 et 14 septembre 2006) dans laquelle il était demandé aux Commissions fluviales chargées de la navigation et de la protection de l'environnement sur le Rhin et le Danube de mettre au point des procédures en vue de l'établissement d'un dialogue structuré sur les questions d'environnement liées aux projets d'infrastructure de voie navigable et d'apporter leur soutien à ces processus (ECE/TRANS/SC.3/2006/11, point 21),

Notant l'adoption de la Déclaration commune sur les Directives relatives au développement de la navigation et à la protection de l'environnement dans le bassin du Danube, amorcée par la Commission internationale pour la protection du Danube (CIPD), la Commission du Danube (CD) et la Commission internationale pour le bassin de la Save (CIBS),

Persuadé que ces Directives relatives au développement de la navigation et à la protection de l'environnement dans le bassin du Danube pourraient être appliquées à d'autres bassins fluviaux et qu'elles pourraient contribuer au développement de la navigation et à la protection de l'environnement,

Gardant à l'esprit le rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur sa trente-deuxième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/64, par. 13),

1. *Adopte* le texte de l'annexe ci-jointe concernant «les Directives relatives au développement de la navigation et à la protection de l'environnement dans la région de la CEE»;
2. *Recommande* aux Gouvernements d'appliquer ces principes aux questions ayant trait au transport par voie navigable et à la préservation de l'environnement;
3. *Prie* les Gouvernements de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe s'ils souscrivent à la présente résolution;
4. *Prie* le Secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe d'inscrire périodiquement la question de l'application de la présente résolution à l'ordre du jour du Groupe de travail des transports par voie navigable.

DIRECTIVES RELATIVES AU DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION
INTÉRIEURE ET À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
DANS LA RÉGION DE LA CEE

I. RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES DIRECTIVES

**A. Planification intégrée des bassins fluviaux
de la région de la CEE**

1. Pour atteindre un «bon état écologique» ou un «bon potentiel écologique» de toutes les eaux de surface et prévenir la détérioration de l'environnement une planification intégrée s'impose. Elle doit tendre à la constitution de rives à usages multiples (par exemple, milieux naturels pour la faune et la flore, protection contre les inondations, pêche, tourisme et navigation intérieure). Une vision d'ensemble des bassins versants et une coopération transfrontière exigent une planification et des décisions multidisciplinaires.

2. Les mesures visant à améliorer la situation actuelle doivent être considérées aussi bien du point de vue des transports par voie navigable que de la préservation de l'environnement et porter en priorité:

a) Sur les sections de fleuve nécessitant un élargissement de leur chenal et son incidence sur les caractéristiques écologiques de l'endroit et sur l'état de l'eau;

b) Sur les sections de fleuve nécessitant une protection/restauration écologique et leur incidence sur la navigabilité.

3. Comme les projets concernant les transports par voie navigable ont des incidences sur l'environnement, il est nécessaire de résoudre les problèmes d'environnement avant de prendre des décisions. C'est ce qu'exigent la Directive (SEA) relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (2001/42/CE) et la Directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Par le biais de telles procédures le public peut donner son avis et la procédure d'autorisation du projet prend en compte tous les résultats. Une planification intégrée des projets d'amélioration de la navigation et de l'environnement est nécessaire pour minimiser les frais de justice, les retards et parfois des conséquences imprévisibles.

B. Principes de la planification intégrée

4. Pour mettre en œuvre une planification intégrée de tous les plans et projets, tous les participants concernés doivent convenir de principes communs de planification visant des solutions acceptables tant du point de vue de l'environnement que de la navigation. De tels principes de planification doivent être appliqués à chaque projet dans le bassin fluvial considéré et comprendre au moins les étapes suivantes et, en premier lieu et surtout, une planification commune des projets envisageant des améliorations aussi bien de l'environnement que de la navigation pour accélérer le processus:

a) Désigner des équipes interdisciplinaires de planification représentant les principales parties concernées, notamment les ministères responsables des transports, de la gestion des eaux et de l'environnement, les administrations des voies navigables, des représentants des zones

protégées, les autorités locales, des organisations non gouvernementales, les responsables du tourisme, des établissements scientifiques et des experts indépendants (internationaux);

- b) Définir des objectifs de planification communs;
- c) Mettre au point un processus de planification transparent (information/participation) basé sur des données intelligibles, qui respecte les critères environnementaux et les normes en vigueur requis pour une Évaluation stratégique environnementale (SEA – pour évaluer les plans, les programmes et les politiques) et une Évaluation de l'impact sur l'environnement (EIA – pour les projets);
- d) Assurer la comparabilité des variantes et évaluer la faisabilité d'un plan (notamment en comparant les coûts et les avantages) et/ou d'un projet (y compris une présentation du statu quo, des variantes et des mesures non structurelles ainsi que les coûts pour l'environnement et les coûts en ressources);
- e) Apprécier si le projet a une incidence sur l'ensemble du bassin voire une incidence transfrontière;
- f) Informer et consulter les commissions fluviales concernées avant de procéder à de nouveaux aménagements, ainsi que les pays éventuellement affectés;
- g) Définir et assurer les conditions préliminaires et les objectifs des transports par voie navigable et de l'écologie des fleuves/plaines inondables et, par la suite, considérer la nécessité de prévenir leur détérioration, les mesures d'atténuation et/ou restauration pour répondre à toutes les exigences environnementales;
- h) S'assurer qu'il n'existe pas d'autres moyens viables, meilleurs pour l'environnement et dont le coût ne serait pas disproportionné pour atteindre l'objectif recherché;
- i) Chercher à éliminer ou, si cela n'est pas possible, à minimiser les incidences des interventions mécaniques structurelles/hydrauliques sur le régime du fleuve par voie d'atténuation et/ou restauration, en donnant la préférence aux interventions réversibles;
- j) S'assurer, lors de la planification de projets nautiques, que le problème du changement climatique et ses effets ont été pris en compte;
- k) Utiliser les meilleures pratiques pour améliorer la navigation;
- l) Classer les éventuelles mesures selon leurs effets sur l'environnement et la navigation mais aussi sur l'usage des ressources financières;
- m) Assouplir les conditions de financement des projets pour permettre une planification intégrée (notamment la participation de tous les groupes concernés) ainsi qu'une mise en œuvre adaptée et une surveillance continue;
- n) Surveiller les incidences des mesures et, si elles sont importantes, les adapter.

C. Critères d'ingénierie fluviale

5. Pour mettre en œuvre les principes de planification mentionnés ci-dessus, il convient d'appliquer les critères suivants à la conception des projets nautiques:

a) En décidant de la profondeur et largeur adéquates du chenal, procéder «cas par cas» en ayant en vue aussi bien les exigences écologiques pour certains secteurs de fleuve et l'ensemble du bassin que les exigences stratégiques des transports par voie navigable à l'échelle de l'ensemble du bassin;

b) «Travailler avec la nature» chaque fois que possible pour mettre en œuvre des mesures en accord avec les processus morphologiques naturels du fleuve considéré, suivant le principe d'une intervention technologique minimale ou temporaire,

c) Conception intégrée des ouvrages de régularisation selon des critères à la fois hydrauliques, morphologiques et écologiques;

d) Appliquer les mesures de façon adaptative (par exemple, stabilisation du lit du fleuve par une amélioration granulométrique du lit, régularisation des basses eaux par des épis);

e) Usage optimal du potentiel de restauration du fleuve (par exemple, restauration des berges) et de raccordement des canaux secondaires;

f) S'assurer que le niveau des crues n'augmente pas et, idéalement, qu'il diminue.
