



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/13
21 décembre 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

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

Trente-deuxième session

Genève, 5-7 mars 2008

Point 12 a) de l'ordre du jour provisoire

QUESTIONS DIVERSES

**DÉFINITION DES GOULETS D'ÉTRANGLEMENT, DES LIAISONS MANQUANTES
ET DU NIVEAU DE SERVICE EN NAVIGATION INTÉRIEURE**

Note du secrétariat

I. INTRODUCTION

1. À sa cinquante et unième session, le Groupe de travail SC.3 a été informé qu'un groupe informel d'experts, placé sous les auspices du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), révisait le document TRANS/WP.5/R.60 intitulé «Base méthodologique pour la définition de critères communs concernant les goulets d'étranglement, les liaisons manquantes et le niveau de service sur les réseaux d'infrastructure». Le Groupe de travail SC.3 a examiné les sections qui portaient sur les transports par voie navigable et a jugé utile de les soumettre pour commentaires au Groupe de travail SC.3/WP.3, en lui demandant d'accorder une attention particulière à la question du niveau de service (ECE/TRANS/SC.3/178, par. 14).

2. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la définition des goulets d'étranglement, des liaisons manquantes et du niveau de service sur les voies de navigation intérieure, ainsi que les recommandations en matière de politique, formulées par le groupe d'experts, qui sont présentées dans la section suivante du présent document. Le projet complet est disponible sur la page Web du Groupe de travail WP.5, à l'adresse suivante:

<http://www.unece.org/trans/main/wp5/inf20.html>.

II. BASE MÉTHODOLOGIQUE POUR LA DÉFINITION DE CRITÈRES COMMUNS CONCERNANT LES GOULETS D'ÉTRANGLEMENT, LES LIAISONS MANQUANTES ET LE NIVEAU DE SERVICE SUR LES RÉSEAUX D'INFRASTRUCTURE¹

A. Contexte politique et historique des travaux antérieurs dans le secteur des voies de navigation intérieure

3. Pour les voies de navigation intérieure, lorsque l'on considère le niveau de service, la vitesse importe généralement peu. Par contre, la capacité du réseau dans son ensemble est fortement influencée par le fait que les voies de navigation intérieure sont construites selon des spécifications très différentes, les capacités différant en effet sensiblement. La CEE, par exemple, définit sept catégories différentes (I à VII).

4. Il y a donc, pour certains types d'embarcation, d'importants goulets d'étranglement, dépendant de la structure. La rentabilité des mesures pour résoudre ces questions est toutefois toujours délicate. Dans le document original TRANS/WP.5/R.60, les goulets d'étranglement, dus à une capacité insuffisante des écluses, étaient considérés comme étant les principaux responsables de l'étranglement sur les voies de navigation intérieure. Une méthode de calcul de la capacité des écluses y a même été donnée.

5. Le travail d'analyse qui a été fait, en rapport avec les liaisons manquantes, est négligeable, tandis que celui sur les goulets d'étranglement est limité et a, le plus souvent, été centré sur les normes. Dans ce secteur, une analyse «par légères touches» au niveau national semble appropriée, en particulier parce que d'importants progrès semblent avoir été réalisés, sous les auspices du Groupe de travail CEE des transports par voie navigable, dans le cadre de ses activités liées à la mise en œuvre de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

6. Les États parties à l'AGN sont convenus d'adopter ses dispositions sous la forme d'un plan coordonné de développement et de construction d'un réseau de voies navigables et ont donc entrepris des travaux pour éliminer les goulets d'étranglement et les liaisons manquantes. Le Groupe de travail SC.3 est en charge de l'accord et surveille les progrès du développement des infrastructures sur les voies de navigation intérieure. Pour assurer que l'AGN est mis en œuvre, le Groupe de travail a publié le «Livre bleu» (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.1, 2006) sur les caractéristiques techniques des voies navigables et des ports européens d'importance internationale, qui fournit aux États membres de la CEE une définition et une classification communes des goulets d'étranglement sur les voies de navigation intérieure, ainsi qu'une liste des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E.

7. Depuis octobre 2002, le Groupe de travail SC.3 dresse un inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49, ECE/TRANS/SC.3/159), où, en juillet 2007, il était recensé 42 goulets stratégiques et 31 goulets structurels dans 18 pays d'Europe occidentale, orientale et centrale.

¹ Premier projet de révision, août 2007.

B. Définition des goulets d'étranglement, des liaisons manquantes et du niveau de service

8. Au cours de ses travaux sur le projet d'AGN, le Groupe de travail SC.3 a approuvé les définitions suivantes des expressions «goulets d'étranglement» et «liaisons manquantes» sur le réseau de voies navigables, mises au point par le Groupe spécial d'experts sur l'infrastructure des voies navigables:

- a) 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.

- b) Les *liaisons manquantes* sont les parties du réseau futur de voies navigables d'importance internationale qui n'existent pas actuellement.

9. Aucune définition de niveau de service n'a été donnée.

C. Recommandations concernant le réseau de voies navigables²

1. Liaisons manquantes

10. Il est recommandé aux administrations nationales de réexaminer l'énumération des liaisons manquantes qui est faite dans le *Livre bleu*, en se fondant simplement sur les enseignements qu'elles ont tirés concernant leur propre réseau, sans directives formelles, étant entendu toutefois qu'elles mettent explicitement l'accent sur l'accélération du transport international de marchandises et qu'elles soient conscientes des possibilités de développement du transport multimodal. Comparée à celle des secteurs routiers et ferroviaires, la capacité des infrastructures sur les voies de navigation intérieure dépend davantage des conditions météorologiques, un niveau bas de l'eau étant souvent la cause majeure de restrictions. L'autre facteur important concerne les infrastructures et fait intervenir une capacité insuffisante des écluses. De nombreuses politiques visant à éliminer les goulets d'étranglement sont donc concentrées sur l'amélioration ou l'adjonction d'écluses et de barrages. Elles portent sur des projets de longue durée nécessitant d'importants financements.

² Sect. 4.4 du premier projet de révision.

2. Goulets d'étranglement

11. Il est recommandé que les directives fondées sur les normes, qui ont été adoptées par le Comité CEE des transports intérieurs, continuent à être employées. Les administrations nationales devraient poursuivre le recensement des goulets d'étranglement structurels et stratégiques. 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).

12. Compte tenu des progrès déjà réalisés dans ce domaine, la charge de travail supplémentaire pourrait n'être que relativement faible.
