



**Conseil économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.3/2008/17  
21 août 2008

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS, FRANÇAIS ET  
RUSSE

---

**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

**INFRASTRUCTURE DES VOIES NAVIGABLES ET L'ENVIRONNEMENT**

Projet d'une résolution sur les directives relatives au développement de la navigation  
et à la protection environnementale dans la région de la CEE-ONU

Note du secrétariat

1. Dans le Plan d'action pour la mise en œuvre des décisions prises par la Conférence paneuropéenne sur le transport par voie navigable de 2006, les Ministres ont invité les Commissions fluviales chargées de la navigation et de la protection de l'environnement sur le Rhin et le Danube et les Etats riverains à établir des procédures en vue de l'établissement d'un dialogue structuré sur les questions d'environnement liées aux projets d'infrastructure de voies navigables et à apporter leur soutien à ce processus (ECE/TRANS/SC.3/2006/11, para. 21). Dans ce contexte, le Groupe de Travail souhaitera peut-être noter la Déclaration commune sur les directives relatives au développement de la navigation et à la protection environnementale dans le bassin du Danube, initiée par la Commission internationale pour la protection du Danube, la Commission du Danube et la Commission internationale pour le bassin de la Save, présentée dans l'annexe. Le Groupe de travail souhaitera peut-être noter également que le SC.3/WP.3 avait pris connaissance de la déclaration commune et recommandé de considérer l'élaboration d'une résolution sur l'approche intégrée de planification, principes intégrés de planification et les critères d'ingénierie fluviale (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/66, para. 25). Le projet d'une telle résolution, préparé par le secrétariat, est présenté dans l'additif à ce document.

## Annexe

### **DECLARATION COMMUNE SUR LES DIRECTIVES RELATIVES AU DEVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION ET A LA PROTECTION ENVIRONNEMENTALE DANS LE BASSIN DU DANUBE**

#### **I. INTRODUCTION**

2. L'objectif de la présente Déclaration commune est de servir de guide aux personnes chargées d'adopter des décisions en matière de transports par voie de navigation intérieure (TNI) et de durabilité environnementale ainsi qu'à celles en charge d'établir des plans, programmes et projets de gestion des eaux pertinents en matière d'environnement fluvial et de navigation.

3. Le processus d'élaboration de la Déclaration commune a été initié 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) <sup>1/</sup>.

4. La présente Déclaration commune a été élaborée en 2007 grâce à un processus intensif visant à obtenir un consensus inter-sectoriel entre des actants assumant des responsabilités et ayant des intérêts dans la navigation, l'écologie des fleuves et la gestion des eaux dans le bassin du Danube. Dans le cadre de ce processus trois séminaires réunissant des responsables et des experts ont été organisés en avril, juin et octobre 2007 <sup>2/</sup>. Au cours de ce processus, les participants ont abouti à une conception commune en matière de protection de l'environnement fluvial et les conditions et démarches requises pour conduire et développer une navigation intérieure durable <sup>3/</sup> (y compris le maintien de l'infrastructure existante et le développement de nouveaux projets nautiques).

5. Il s'est avéré nécessaire de mettre l'accent sur le contexte transfrontière pour traiter les altérations hydromorphologiques et les exigences en matière d'environnement et de navigation dans le bassin du Danube. Cette Déclaration commune entend contribuer à un développement et à une amélioration durable et écologique de la navigation. Elle vise, en premier lieu, des mesures et interventions structurelles dans l'intérêt des TNI, des mesures non-structurelles devant être également adoptées pour qu'il soit modernisé et soutenu avec succès du point de vue économique.

6. Les participants concernés ont également souligné le fait qu'une observation stricte des cadres législatifs en vigueur, y compris de toute législation pertinente en matière d'environnement et de transport (législation nationale, directives de l'UE et prescriptions internationales) constitue la prémisse de toute activité dans la région du Danube.

7. Les principes et critères de planification de cette Déclaration commune ont été développés et concertés eu égard à la situation existant dans le bassin du Danube mais pourraient également

---

<sup>1/</sup> Pour plus d'informations prière d'accéder aux sites Internet respectifs : <[www.icpdr.org](http://www.icpdr.org)>, <[www.danubecom-intern.org](http://www.danubecom-intern.org)>, <[www.savacommission.org](http://www.savacommission.org)>.

<sup>2/</sup> Pour plus d'informations voir <[http://www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation\\_and\\_ecology\\_process.htm](http://www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation_and_ecology_process.htm)>.

<sup>3/</sup> Une navigation intérieure durable prend en compte et intègre les trois composantes: environnement, économie et questions sociales.

être utilisés en tant que référence pour d'autres systèmes fluviaux importants de la planète comparables au Danube.

## II. HISTORIQUE

### A. Situation juridique

8. Le cadre juridique en matière de navigation et d'environnement dans le bassin du Danube comprend des conventions internationales entre pays aussi bien que la législation de l'UE en la matière, des politiques et des plans d'action.

9. L'activité de la Commission internationale pour la protection du Danube (CIPD) se fonde sur la Convention sur la protection du Danube <sup>4/</sup> en tant qu'instrument juridique principal pour une coopération en matière de gestion transfrontière des ressources hydrauliques dans le bassin du Danube. La CIPD est un organisme transnational promouvant des arrangements politiques et établissant des priorités et des stratégies communes pour améliorer l'état du Danube et de ses affluents. Dans la région du bassin du Danube, la CIPD coordonne la mise en œuvre de la Directive cadre de l'UE sur la politique de l'eau au niveau de l'ensemble du bassin, entre 13 Etats du Danube (voir la Déclaration du Danube <sup>5/</sup>).

10. Pour le Danube, la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Convention de Belgrade) <sup>6/</sup> constitue le cadre régissant la navigation entre les 11 Etats membres. Cette Convention, coordonnée par la Commission du Danube, a pour but de renforcer les relations économiques dans la région et de maintenir l'ensemble du Danube dans un état de navigabilité.

11. A un niveau sub-régional, une Convention cadre a été signée par les pays du bassin de la Save <sup>7/</sup> pour développer la navigation et mettre en place un système durable de gestion des eaux. Ces activités sont coordonnées par la Commission internationale du bassin de la Save.

12. En dehors de cela, plusieurs politiques de l'UE ont établi le cadre juridique pour la gestion des eaux et des bassins des fleuves en Europe, dont la Directive cadre 2000/60/CE sur la politique de l'eau est la plus significative du point de vue de la protection des eaux de surface et souterraines. Ceci exige l'élaboration d'ici 2009 d'un premier plan de gestion pour l'ensemble du bassin du Danube. Jusqu'en 2015 les principaux objectifs écologiques de la Directive doivent être atteints par l'introduction de programmes de mesures traitant, entre autres, des altérations hydromorphologiques causées par la navigation.

13. La Directive de l'UE sur la politique de l'eau prescrit pour les districts des bassins fluviaux internationaux la coordination des plans de gestion des bassins des fleuves internationaux impliquant également, si possible, des Etats non-membres de l'UE. <sup>8/</sup> Dans le district

---

<sup>4/</sup> Convention sur la coopération pour la protection et l'utilisation durable du Danube (Convention sur la protection du Danube), Sofia, 1994.

<sup>5/</sup> The Danube Basin – Rivers in the Heart of Europe (*Le bassin du Danube – rivières au cœur de l'Europe*), Vienne, 2004.

<sup>6/</sup> Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, Belgrade, 1948.

<sup>7/</sup> Framework Agreement on the Sava River Basin (*Convention cadre sur le bassin de la Save*) (FASRB), Kranjska Gora, 2002.

<sup>8/</sup> Directive de l'UE sur la politique de l'eau, articles 3.4 et 3.5.

hydrographique du Danube la CIPD constitue une plate-forme de coordination de l'implémentation de la DCE UE au niveau de l'ensemble du bassin entre 13 pays du Danube.

14. Nombre d'autres directives, politiques et conventions du domaine écologique interfèrent avec la DCE UE et doivent être prises en considération pour une intégration politique multilatérale en matière de développement des TNI<sup>9/</sup>, y compris les Directives de l'UE sur les habitats et les oiseaux (réseau écologique Natura 2000) et la Convention de Berne (réseau Emeraude/Emerald network).

15. Le Programme d'action européen intégré pour les transports par voies navigables NAIADES met en place un cadre important d'action. Ceci inclut une meilleure intégration des TNI dans les chaînes logistiques améliorant les performances écologiques de la flotte et utilisant des technologies d'information et de communication modernes (ex. pour les Services d'Information Fluviale) pour améliorer la navigation. Un élément essentiel du Programme d'action NAIADES est de développer une infrastructure adéquate des voies navigables. Pour cette raison, des projets visant l'amélioration de la voie d'eau et du transbordement peuvent être co-financés sur le budget de l'UE. Le Danube fait partie d'un projet prioritaire (No. 18) géré par les directives pour le transport trans-européen (TEN-T) dont il constitue le principal axe de transport.

16. A une échelle plus importante l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)<sup>10/</sup> établit des directives pour les caractéristiques de navigabilité des voies d'eau intérieures supportant un trafic international. Cet accord international est entré en vigueur dans plusieurs pays danubiens.

17. La mise en place et l'intégration de toutes les politiques pertinentes est cruciale pour un développement approprié des TNI et pour atteindre les objectifs écologiques dans le bassin du Danube. C'est la seule manière par laquelle les conditions requises par les TNI et l'environnement peuvent être améliorées et protégées.

## **B. Situation actuelle de la navigation dans le bassin du Danube**

### **1. Situation économique actuelle**

18. Les changements politiques et économiques survenus en Europe de l'Est et du Sud-Est ces 15 dernières années ont créé une économie émergente dynamique dans la région et ont généré des besoins et des perspectives renforçant le commerce et les transports le long du Danube. La région du Danube est une des régions culturelles et économiques les plus importantes en Europe avec le fleuve lui-même en tant que principal lien vital et axe de transport.

---

<sup>9/</sup> Ces directives diverses comprennent entre autres la Directive sur les oiseaux (79/409/CEE), la Directive sur l'habitat (92/43/CEE), la Directive SEA – *Strategic Environmental Assessment (2001/42/CE)* – Directive (SEA) relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (2001/42/CE), la Directive EIA – *Environmental Impact Assessment (85/337/CEE)* – Directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, la Directive UE sur les inondations, la prochaine Directive de l'UE sur la stratégie marine européenne, la politique agricole commune (PAC) et la politique de cohésion. Des explications sur les conventions en la matière (de Ramsar, de Berne, d'Espoo et du patrimoine mondial) figurent dans l'Annexe 1.

<sup>10/</sup> AGN, ECE/TRANS/120/Rev.1, UNECE, 2006.

19. L'élargissement de l'UE a entraîné une croissance et un renforcement énormes des liens économiques dans le Couloir du Danube et dans ses environs. L'intensification du commerce est allée de pair avec un essor rapide en amont du trafic. Les transports commerciaux le long du couloir du Danube ont monté en flèche augmentant de plus de 100 % dans presque tous les pays danubiens au cours de cette dernière décennie, une croissance beaucoup plus grande étant constatée dans les transports routiers. On s'attend à ce que les pays danubiens continuent ce développement économique dynamique au cours des prochaines années (avec un taux minimum de croissance moyenne du PIB/capita de 3 à 4 % par an jusqu'en 2015) les flux de marchandises pouvant augmenter de façon conséquente.

20. Par rapport aux transports routiers les TNI sont perçus comme étant plus écologiques et plus efficaces du point de vue énergétique, pouvant de ce fait contribuer à un développement social et économique durable de la région. Il convient d'assurer une utilisation multimodale des possibilités de transport disponibles (route, rail et TNI). Les politiques de transport promouvant une approche modale telle qu'articulée dans les Livres Blancs de l'UE sur les transports de 2003 et 2006 canalisent une vague de propositions d'investissements dans l'infrastructure des voies d'eau financées par les IFI et le programme TEN-T de l'UE. Les politiques de transport modal sont reflétées dans les directives établies pour sélectionner des projets et par la nomination d'un coordonnateur TEN pour les TNI. Les directives soulignent également la nécessité de respecter strictement la législation en matière d'environnement. Ces évolutions exigent d'urgence la mise en place d'une approche concertée du développement des TNI et de la protection de l'environnement.

## **2. Développement des TNI**

21. La navigation intérieure offre des possibilités importantes pour transporter des marchandises sur le Danube et ses affluents au lieu de le faire sur les routes, d'une façon efficace du point de vue énergétique (ex. au regard des coûts par tonne-km de marchandises transportées). Elle peut contribuer à atténuer l'engorgement de certains tracés. Une utilisation plus intense des capacités disponibles des cours d'eau du bassin danubien peut contribuer à gérer les valeurs du trafic d'une façon écologique et sociale appropriée, profitant des mesures non structurelles (telles que le renouveau de la flotte) aussi bien que des investissements dans l'infrastructure. C'est pourquoi la navigation intérieure doit participer à la croissance future des transports en maintenant ou en élargissant sa division modale actuelle dans le cadre du couloir danubien. Des prévisions indiquent des conséquences pouvant entraîner un redoublement des volumes des transports sur le Danube au cours des 10 prochaines années. Actuellement, la partie revenant à la navigation dans le volume total des transports dans la région du Danube ne dépasse pas 10 %. Il appert que les conditions cadres pour la navigation intérieure devraient être améliorées d'une façon intégrée par les dix Etats riverains du Danube selon les objectifs du Programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables NAIADES.

22. Les changements climatiques peuvent avoir un impact sur le développement futur des TNI dans le bassin du Danube. Par conséquent, la gestion, la planification et le développement de la navigation doivent avoir en vue le problème des changements climatiques. La navigation peut contribuer à atteindre des objectifs écologiques tels ceux du protocole de Kyoto visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

## **C. Situation actuelle de l'environnement riverain dans le bassin du Danube**

### **1. Nature des systèmes des grands fleuves**

23. Les systèmes des grands fleuves tel le Danube sont des écosystèmes d'une grande complexité, à nombreuses dimensions et dynamiques étant de ce fait plus que des simples réseaux de canaux longitudinaux. La compréhension de leur grande complexité écologique requiert des observations globales et une gestion au niveau du bassin hydrographique, une approche exhaustive requise par la DCE UE.

24. Le Danube peut être divisé en trois parties principales – le Haut-Danube, le Danube Moyen et le Bas-Danube. Chaque partie est caractérisée par des traits distinctifs abiotiques (i.e. sans-vie), des structures hydromorphologiques et des communautés biologiques différentes. Les paramètres abiotiques comprennent l'angle de pente, la dimension des granules, la sédimentation, la turbulence, l'oxygénation et la température de l'eau.

25. L'« hydromorphologie » est constituée par les caractéristiques physiques des structures riveraines telles le lit du fleuve, ses rives, leur connexion avec les sites environnants et sa continuité longitudinale aussi bien que de son habitat. Des mesures structurelles anthropogéniques peuvent modifier les conditions du milieu naturel du système d'un fleuve et de ce fait influencer son état écologique. Nombreux sont les autres facteurs qui s'ajoutent à la complexité des systèmes des grands fleuves. Par exemple, des perturbations naturelles (ex. crues, sécheresse) et les variations dans le transport des sédiments qui les accompagnent sont parmi les éléments-clé constituant la base de la nature hautement dynamique des sites riverains et de leur biodiversité. Les écosystèmes des fleuves peuvent entrer en relation et interagir avec des écosystèmes secondaires (ex. par le biais des affluents, des eaux souterraines et des forêts de la plaine inondable alluvionnaire). Des forces agissantes naturelles complexes et des processus d'échange entraînent de ce fait des conditions changeantes de connectivité et un complexe hétérogène spécial d'habitat. En réalité, la conséquence la plus importante de la mosaïque toujours changeante des habitats et des écotones des cours d'eau est constituée par le fait que l'environnement riverain naturel est caractérisé en général par une biodiversité extrême.

26. A l'encontre d'autres fleuves européens, certains secteurs du Danube et de ses affluents hébergent toujours des complexes très typiques, naturels et dynamiques d'habitat qui sont essentiels pour de nombreuses espèces. Par exemple, ils constituent l'habitat de plusieurs espèces importantes et en voie d'extinction telles que l'esturgeon et le saumon du Danube. La Directive de l'UE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages habilite les Etats membres à désigner de tels sites comme étant protégés, afin de protéger effectivement, de restaurer et de prévenir la destruction de ces vestiges caractéristiques.

### **2. Impact de la navigation sur le système du fleuve**

27. Les activités et les habitudes humaines affectent l'état écologique et chimique des systèmes des grands fleuves de différentes manières. Du point de vue écologique, la navigation n'est pas l'unique facteur de pression, des activités comme la production de l'hydroélectricité et l'aménagement des fleuves contre les inondations sont également significatives. Les mesures d'ingénierie fluviale affectant les conditions hydromorphologiques initiales (ex. érosion du lit, développement morpho-dynamique du réseau de canaux, processus d'échange entre les rivières et les plaines inondables, régime des eaux souterraines) et/ou la composition naturelle des

communautés écologiques (ex. barrières sur le passage des espèces de poissons migrateurs ou destruction des habitats situés sur les rives ou dans le lit du fleuve et des frayères) ont une influence décisive. Les exigences de la navigation peuvent avoir comme conséquence l'apparition d'un chenal stabilisé, à une seule voie, uniforme du point de vue écologique et manquant à la fois de structures naturelles immergées avec leurs pentes douces et de liaison avec les plaines inondables limitrophes. En sus d'autres altérations hydromorphologiques, ceci peut entraîner la disparition d'espèces.

28. Dans de nombreux systèmes des grands fleuves la dégradation du lit du fleuve peut mener souvent à une détérioration écologique sévère. Un transport local accru de matières du lit du fleuve et, par voie de conséquence, un charriage vers l'aval de matières suite à la construction de canaux pour améliorer la navigation et/ou contrôler les crues, peut dans nombre de cas être intensifié par une réduction substantielle de la quantité de matières arrivées du captage situé en amont. (ex. suite à des rétentions causées par des mesures visant à contrôler les crues et/ou des chaînes de centrales hydrauliques). Dès que l'érosion latérale des fleuves initialement sinueux ou méandreux est limitée par une stabilisation par des canaux, ces processus ne sont plus à même d'équilibrer les aggradations naturelles des plaines inondables naturelles. Pour cette raison, d'une part les travaux et les dragages visant la stabilisation du lit du fleuve peuvent éliminer des structures immergées écologiquement importantes et conduire à un environnement aquatique uniforme bien que l'érosion du lit du fleuve en aval des travaux de stabilisation puisse mener à une séparation verticale et à un découplage hydrologique du fleuve de ses habitats de la plaine inondable.

29. En sus des impacts hydromorphologiques, la navigation peut également avoir d'autres incidences sur l'environnement aquatique, telles la pollution, devant être traitée dans les plans de gestion des bassins respectifs et dans le cadre de projets spécifiques (ex. sur la collecte des déchets et des eaux usées).

30. D'un point de vue mécanique, la circulation des bateaux cause des vagues qui perturbent l'habitat de reproduction des poissons, des invertébrés benthiques et des plantes aquatiques. Les machines des bateaux peuvent également produire une suspension non naturelle de sédiments fins qui réduit la lumière nécessaire à la croissance des plantes et des algues.

### **3. Situation actuelle et prévisions – Rapport sur l'Article 5 DCE UE et Plan de gestion du bassin du Danube**

31. Le Rapport sur l'article 5 DCE UE (Danube Basin Analysis 2004/Analyse du bassin du Danube 2004) représente une première étape importante visant à rassembler les plans nationaux et internationaux de gestion du bassin du Danube. Au sujet des eaux de surface, ces rapports comprennent une caractérisation des conditions naturelles et une analyse d'impact/incidence établissant quelles masses d'eau de surface risquent de compromettre les objectifs écologiques de la DCE UE.

32. Le Rapport d'analyse sur le Danube préparé par la CIPD a identifié des altérations hydromorphologiques causées par la navigation, la production d'énergie hydroélectrique et la protection contre les inondations et constituant un des facteurs majeurs qui affectent l'intégrité écologique du bassin du Danube. Ces altérations ont perturbé la connectivité latérale, la continuité longitudinale et ont provoqué une dégradation générale de l'état écologique.

33. Aujourd'hui, 30 % du parcours du Danube sont condamnés et 80 % des anciennes plaines inondables du Danube ont été perdus au cours des 200 dernières années suite à une production intensive d'hydroélectricité, à la protection contre les inondations, à la navigation et à l'agriculture.

34. Le Plan de gestion du bassin du Danube sera finalisé d'ici fin 2009 et comprendra un Programme commun de mesures qui traitera les altérations hydromorphologiques et les incidences sur l'état de l'eau. La mise en œuvre du plan vers 2015 visera l'atteinte d'objectifs écologiques et leur conservation pour l'ensemble des eaux de surface dans le BD (bassin du Danube).

### **III. EQUILIBRE DES BESOINS DE LA NAVIGATION ET DES EXIGENCES ECOLOGIQUES – APPROCHE FUTURE**

35. Pour se permettre de fonctionner, les TNI et l'intégrité écologique ont certaines exigences fondamentales. Pour développer des solutions réciproquement acceptables, de telles exigences doivent être clairement définies, c'est pourquoi elles sont énumérées ci-après. Néanmoins, les exigences ne sont pas toutes satisfaites dans chaque cas. La mise en place d'une nouvelle philosophie de planification intégrée (voir ci-dessous) a comme but de remettre les choses en place et contribuera à assurer aussi bien un développement durable des TNI dans le BD que l'atteinte de tous les objectifs environnementaux requis.

36. Les TNI font de leur mieux pour réduire leur impact sur l'écologie aquatique. Ceci comprend des mesures non structurelles visant l'amélioration de la navigation intérieure sur le Danube (ex. développement de la flotte, technologie nouvelle de construction des bateaux, connexions intermodales, systèmes d'information fluviale).

#### **A. Besoins en TNI**

37. La navigation est régie par une multitude d'instruments législatifs nationaux et internationaux <sup>11/</sup> assurant, entre autres, la sûreté de la navigation. Pour faciliter des TNI économiques et sûrs, les points suivants décrivent les principaux besoins de tous projets d'infrastructure concernant les TNI.

- Dimensions minima (profondeur et largeur) du chenal établies pour chaque secteur distinct de fleuve dans le contexte et se fondant sur une compréhension stratégique des exigences de l'ensemble du bassin, y compris :
  - Profondeur et largeur du chenal pour assurer des conditions pour une navigation durable et efficace,
  - Rayon de courbure.
- Construction et entretien ex. :
  - Régulation des basses-eaux par des ouvrages hydrauliques (ex. épis),
  - Dragage et remplissage.
- L'infrastructure sera mise en place en fonction de facteurs physiques et autres relevant (ex. proximité du marché et connexions au réseau de transport).

---

<sup>11/</sup> Voir chapitre 2.1 et Annexe 1.

## **B. Besoins en intégrité écologique**

38. L'écologie des cours d'eau dans l'UE est gouvernée par nombre d'instruments juridiques (voir ci-dessus). L'accomplissement général des prescriptions de la DCE UE et des politiques connexes est d'une importance capitale requérant l'atteinte d'un « bon état écologique » ou « bon potentiel écologique » (Masses d'eau lourdement modifiées & artificielles, ainsi qu'aucune détérioration dans l'état de l'eau).

39. Pour protéger/conservé l'intégrité écologique du Danube les besoins de base sont les suivants :

- des sites riverains naturels ou d'une haute valeur écologique protégés/conservés, populations aquatiques et des secteurs de fleuve,
- la restauration des secteurs de fleuve modifiés/utilisés au maximum et des sites adjacents,
- un environnement dynamique et spécifique de canaux et de plaines inondables (au vu des structures immergées, lignes de berge, bras secondaires et plaines inondables) présentant un équilibre dynamique et des conditions adéquates de connectivité,
- une migration longitudinale et latérale non perturbée de toutes les espèces de poissons et de toute autre espèce aquatique pour assurer leur développement naturel et durable, et
- une sédimentation équilibrée.

40. Ces besoins doivent être comblés par des conceptions et des plans intégrés basés sur une caractérisation/typologie de l'écosystème de l'ensemble du bassin du Danube et sur une approche « Leitbild » processive (en utilisant une approche de type « condition de référence/directive visionnaire » comprenant les communautés biologiques aquatiques, semi-aquatiques et terrestres). En plus, la surveillance unifiée de l'ensemble du bassin se fonde sur les programmes nationaux concertés de surveillance de la DCE.

## **C. Une nouvelle philosophie intégrée de planification pour une approche commune**

41. Pour améliorer avec succès la navigation intérieure et la protection du système du fleuve dans le bassin du Danube une philosophie commune de planification est essentielle. La prémisse d'une planification future pour des Transports par voies de navigation intérieure (TNI) est constituée par un langage commun entre les disciplines, la compréhension de la position de l'« autre » partie et une culture de la communication et de la discussion. Pour garantir une approche interdisciplinaire et une acceptation globale, et ce dès le début, du processus de planification en cours et à venir, les ministères responsables de l'environnement, de la gestion des eaux, des transports, les scientifiques et les experts en ingénierie des cours d'eau, navigation, écologie, planification spatiale, tourisme et économie au même titre que les représentants des autres participants tels des ONG écologiques et ceux du secteur privé concerné doivent être impliqués.

42. Les problèmes, les besoins et les buts concernant aussi bien la navigation que l'écologie doivent être clairement identifiés aussi bien au niveau des régions et des secteurs de fleuve soumis à la planification qu'en ce qui concerne les projets spécifiquement nautiques existant ou futurs. En plus, des mesures d'atténuation ou de restauration écologique doivent être proposées

pour prévenir la détérioration de l'état écologique et assurer l'atteinte des objectifs environnementaux. Pressions et mesures doivent être identifiées d'un commun accord, ce but devant être atteint par un processus interdisciplinaire. Il convient d'identifier des possibilités pour améliorer aussi bien les conditions écologiques que celles de la navigation par des projets communs. Il existe plusieurs exemples notables de projets tels la manière de planification mise en œuvre dans le cadre du Projet intégré d'aménagement du fleuve sur le Danube à l'est de Vienne. Cette approche globale devrait être reprise, bien que ce projet ne représente pas la meilleure pratique quant à la stricte observation de la procédure SEA.

#### **IV. RECOMMANDATIONS**

##### **A. Approche intégrée de planification pour le bassin du Danube**

43. Pour atteindre un « bon état écologique » ou un « bon potentiel écologique » pour toutes les eaux de surface et prévenir la détérioration de l'état écologique – tel que l'exige la DCE UE – une philosophie de planification intégrée est impérieusement nécessaire. Son but doit être constitué par des sites riverains à usage multiple (combinant, par exemple, nourriture pour des habitats de la faune et de la flore, protection contre les inondations, pêche, tourisme et navigation intérieure). Une pensée embrassant toutes les réserves d'eau et une coopération transfrontière sont des défis exigeant une planification et des processus d'adoption de décisions multidisciplinaires.

44. Des actions visant à améliorer la situation actuelle doivent être identifiées avec priorité et considérées aussi bien du point de vue des TNI et de l'écologie dans les domaines suivants :

- Sections de fleuve requérant un développement du chenal et son impact sur les qualités écologiques spécifiques et sur l'état de l'eau.
- Sections de fleuve requérant une protection/restauration écologique et leur impact sur la navigabilité.

45. Suite au fait que les projets des TNI ont des implications environnementales, il est nécessaire de résoudre les problèmes d'environnement avant de prendre des décisions. Ceci est exigé par la Directive (SEA) relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (2001/42/CE) et par 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 fournir son avis et la procédure d'autorisation du projet prend en compte tous les résultats<sup>12/</sup>. Une culture de la planification intégrée de projets visant l'amélioration de la navigation et de l'environnement est nécessaire pour minimiser les coûts légaux, les échéances et parfois des conséquences imprévisibles.

##### **B. Principes intégrés de planification**

46. Pour mettre en œuvre une approche intégrée de planification pour tous les plans et projets, tous les participants concernés doivent convenir de principes communs de planification visant des solutions acceptables aussi bien par l'écologie que par la navigation. De tels principes de planification doivent être appliqués à chaque projet dans le bassin du Danube et comprendre au

---

<sup>12/</sup> Des détails supplémentaires sur les directives et les instructions de la Commission concernant leur application sont accessibles à l'adresse <<http://ec.europa.eu/environment/eia/home.htm>>.

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 en tant que moyen pour accélérer le processus :

- Désigner des équipes interdisciplinaires de planification impliquant les principales parties concernées, y compris les ministères responsables des transports, de la gestion des eaux et de l'environnement, les administrations des voies d'eau, des représentants des aires protégées, les autorités locales, des organisations non gouvernementales, du tourisme, des établissements scientifiques et des experts indépendants (internationaux).
- Définir les objectifs de plans communs.
- Mettre au point un processus de planification transparent (information/participation) basé sur des données intelligibles et comprenant les repères environnementaux et les normes en vigueur requis pour une Evaluation stratégique environnementale (SEA - pour évaluer des plans, des programmes et des politiques) et une Evaluation de l'impact sur l'environnement (EIA – pour les projets).
- Assurer la comparabilité des variantes et évaluer la faisabilité d'un plan (y compris les coûts et bénéfices) et/ou d'un projet (y compris une présentation du status quo, des variantes et des mesures non structurelles ainsi que les coûts environnementaux et des ressources).
- Apprécier si le projet a un impact sur l'ensemble du bassin ou transfrontière.
- Informer et consulter les commissions fluviales dans le bassin du Danube (CIPD, Commission du Danube, Commission internationale pour le bassin de la Save) avant de décider de nouveaux développements, ainsi que les pays éventuellement affectés.
- Respecter le Plan relatif à la gestion du bassin du Danube 2009, y compris son Programme commun de mesures, ainsi que les plans et programmes, sectoriels et nationaux, de mesures de gestion de bassins de fleuves en tant que base pour une planification intégrée et la mise en œuvre de projets d'infrastructure des TNI, tout en respectant les prescriptions de la législation en vigueur en matière d'environnement.
- Définir et assurer les conditions préliminaires et les objectifs des TNI 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.
- S'assurer qu'il n'existe pas de moyens alternatifs viables, meilleurs du point de vue de l'environnement et dont le coût ne serait pas disproportionné pour atteindre l'objectif envisagé, conformément à l'Article 4(7) de la DCE UE. Chercher à éliminer ou, s'il n'est pas possible, à minimiser les incidences des interventions mécaniques structurelles/hydrauliques dans le système du fleuve par voie d'atténuation et/ou restauration, préférence étant accordée aux interventions réversibles.
- S'assurer, lors de la planification de projets nautiques, que le problème du changement climatique et ses effets ont été pris en compte.

- Utiliser les meilleures pratiques pour améliorer la navigation <sup>13/</sup>.
- Etablir la priorité des éventuelles mesures visant le meilleur effet concernant le développement possible aussi bien environnemental que nautique et le meilleur usage des ressources financières.
- Assurer des conditions flexibles pour le financement de projets pour rendre possible une planification intégrée (y compris l'implication de tous les groupes concernés) ainsi qu'une mise en œuvre et une surveillance adaptables.
- Surveiller les incidences des mesures et, si elles sont importantes, les adapter (Des exemples d'éventuelles mesures sont fournis dans l'Annexe 2).

### C. Critères d'ingénierie fluviale

47. Pour mettre en œuvre les principes de planification mentionnés ci-dessus il convient d'appliquer les critères suivants au cours de l'étape de conception des projets nautiques :

- en décidant de la profondeur et largeur adéquates du chenal, procéder « cas par cas » en ayant en vue aussi bien les exigences écologiques pour les secteurs de fleuve et l'ensemble du bassin que les exigences stratégiques des TNI à l'échelle de l'ensemble du bassin <sup>14/</sup>,
- « Travailler avec la nature » chaque fois qu'il est possible pour mettre en œuvre des mesures en accord avec les processus morphologiques naturels du fleuve donné suivant le principe d'une intervention technologique minimale ou temporaire,
- une conception intégrée des ouvrages de régularisation selon des critères à la fois hydrauliques, morphologiques et écologiques,
- réalisation des mesures sous une forme adaptative (ex. stabilisation du lit du fleuve par une amélioration granulométrique du lit, régularisation des basses eaux par des épis),
- usage optimal du potentiel de restauration du fleuve (ex. restauration des berges) et de connexion des canaux secondaires,
- s'assurer que le niveau des crues n'est pas excessif et, cas idéal, qu'il est réduit.

### V. SUIVI

48. La CIPD, la Commission du Danube et la Commission Internationale du bassin de la Save chercheront à faire approuver la Déclaration commune fin 2008.

49. La CIPD, la Commission du Danube et la Commission Internationale du bassin de la Save organiseront un séminaire mi-2008 en vue d'assurer l'application, le contrôle et l'évaluation de la Déclaration commune.

---

<sup>13/</sup> Pour les meilleures pratiques en matière de mesures structurelles voir entre autres des documents sur l'activité de l'UE, études techniques et de cas dans le domaine des TNI et de l'hydromorphologie : bonne pratique dans la gestion des incidences écologiques des projets de centrales hydroélectriques, travaux de protection contre les inondations et travaux visant à faciliter la navigation selon la DCE UE; exemple de meilleure pratique à développer dans le cadre du Plan de gestion du bassin du Danube de la CIPD; meilleure pratique pour les approches intégrées de planification tel le « Projet intégré d'aménagement du fleuve sur le Danube à l'Est de Vienne ».

<sup>14/</sup> Voir également les chapitres 2.1 (situation juridique), 3.1 et 3.2 (besoins en TNI et intégrité écologique).

50. Toutes les organisations impliquées dans ce processus assureront l'approbation, la promotion et l'utilisation de la Déclaration commune.
51. La Commission du Danube organisera d'ici fin 2008 un séminaire spécial sur le développement et l'entretien technique écologique du fleuve à l'intention des administrations des voies d'eau et des autorités de la navigation du bassin du Danube.
52. La CIPD, la Commission du Danube et la Commission Internationale du bassin de la Save et les parties concernées se rencontreront chaque année pour discuter des développements spécifiques en matière de navigation et d'environnement et pour mettre en vedette de bonnes pratiques en matière de projets d'entretien.
53. L'Union européenne de la navigation fluviale (EBU) et l'AIPCN continueront à discuter et à évaluer le potentiel des mesures non structurelles visant à améliorer les TNI dans le bassin du Danube dans le cadre d'un forum approprié.
54. La CIPD convoquera une rencontre des ministres responsables des transports par voie d'eau, de la gestion des eaux, de l'environnement et les administrations des voies d'eau en vue d'assurer la mise en œuvre du Programme de mesures requis par la DCE UE au niveau national, sub-bassin et du bassin du Danube y compris l'échange d'informations avec les parties concernées.
55. Les projets actuellement en cours d'être mis en œuvre ou en voie de planification (voir l'Annexe 3) doivent appliquer les principes stipulés dans la Déclaration commune. Les progrès et développements de ce processus de mise en œuvre seront rapportés à la CIPD, la Commission du Danube et la Commission internationale pour le bassin de la Save par les autorités et/ou pays responsables.
56. Les participants à ce processus assureront le développement, la promotion et l'intégration de recherches scientifiques en matière de biodiversité, d'impact de mesures technologiques sur l'écologie/restauration des systèmes des plaines inondables du fleuve et de changement climatique.
57. Tout (tous) initiateur(s) de nouveaux projets assurera(ont) la meilleure exploitation possible des fonds appropriés de l'UE et d'autres fonds internationaux (R&D, TEN-T, LIFE, ERDF, Fonds de cohésion, ENPI, etc.) pour garantir l'application complète des prescriptions en matière de transport et d'environnement. La décision concernant l'utilisation de certains de ces fonds revient aux gouvernements nationaux.

## ANNEXES

1. Aperçu sur le cadre juridique
2. Exemples d'éventuelles mesures
3. Liste des projets de TNI en cours – à tenir à jour
4. Liste des organisations participantes

Documents importants n'ayant pas pu être discutés durant le processus :

- Liste des goulets d'étranglement TNI
- Liste des secteurs sensibles de fleuve.

-----