



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Cinquante-huitième session**

Genève, 12-14 novembre 2014

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable****Résumé des faits nouveaux dans le domaine  
de la navigation intérieure****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément aux activités et réalisations escomptées au titre du module 5, Transport par voie navigable, paragraphe 5.2, du programme de travail 2014-2015 (ECE/TRANS/2014/23) adopté par le Comité des transports intérieurs le 27 février 2014.
2. À sa cinquante-septième session, le Groupe de travail a adopté son plan de travail pour 2014-2018 et a programmé pour 2014 un résumé des faits nouveaux intervenus dans le domaine de la navigation intérieure sur le territoire des États membres (ECE/TRANS/SC.3/2013/195/Add.2, chap. B, sect. 1 b) iii)).
3. Le Groupe de travail souhaitera peut-être échanger des informations sur la situation actuelle et les tendances du transport par voie navigable dans la région de la CEE, et notamment faire le point sur les faits nouveaux au sein de l'Union européenne et des commissions fluviales, en s'appuyant sur le rapport succinct qui suit, établi par le secrétariat à partir des informations disponibles<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Sauf mention contraire, la source des informations est la communication reçue par le secrétariat de la part des autorités du pays concerné.



## II. Développement des infrastructures de navigation intérieure

### A. République tchèque

4. La République tchèque doit principalement construire un barrage à faible hauteur de chute et une écluse à Děčín, ville située dans la section resserrée de l'Elbe entre Ústí nad Labem et la frontière allemande. Ce projet devrait permettre de disposer d'un tirant d'eau minimal de 140 cm tout au long de l'année et même de 220 cm pendant 180 jours. Il existe un autre projet important qui est la construction d'une écluse à Přelouč afin de permettre la navigation sur l'Elbe jusqu'à Pardubice, où un centre multimodal sera aménagé.

### B. Slovaquie

5. Il n'y a pas eu de développement de voies navigables en Slovaquie au cours de la décennie écoulée. Dans le nouveau programme pour la période 2014-2020, la priorité devrait être donnée au Danube et au port de Bratislava. La mise en œuvre du service d'information fluviale se fera dans le cadre des projets TEN-T (IRIS EUROPE III) de l'Union européenne.

### C. Suisse

6. Il n'existe aucun projet de modernisation ou de développement du réseau de voies navigables existant.

## IV. Circulation de marchandises

### A. République tchèque

7. En 2012, 410,7 milliers de tonnes de marchandises ont été transportées par voie navigable. On trouvera plus de chiffres à l'adresse [www.sydos.cz/en/proudy\\_uk/2012\\_national\\_regions.xls](http://www.sydos.cz/en/proudy_uk/2012_national_regions.xls). Voir également le site Web du Ministère des transports pour consulter les statistiques actuelles et les dernières informations sur la circulation.

### B. Allemagne

8. Circulation de marchandises sur les voies navigables de l'Allemagne:

<i>Voie navigable</i>	<i>2012 en t</i>	<i>2013 en t</i>	<i>Différence en t</i>	<i>Différence en %</i>
<b>Partie allemande du Danube</b>				
entre Kelheim et la frontière autrichienne	6 064 726	6 685 683	+620 957	+10,24
à l'écluse de Jochenstein	4 826 380	5 574 585	+748,205	+15,50
<b>Main</b>				
à Kostheim	16 083 587	15 948 300	-135,287	-0,84
à l'écluse de Kehlheim	4 918 060	4 982 127	+64,067	+1,30
<b>Elbe</b>	13 748 297	14 339 180	+590 883	+4,30

<i>Voie navigable</i>	<i>2012 en t</i>	<i>2013 en t</i>	<i>Différence en t</i>	<i>Différence en %</i>
<b>Rhin</b>				
entre Bâle et la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas	188 133 153	192 452 459	+4 319 306	+2,30
<b>Moselle</b>				
à l'écluse de Coblenze	12 829 906	14 067 893	+1 237 987	+9,65

### C. Slovaquie

9. En 2013, 2 139 826 tonnes de marchandises ont été transbordées dans les ports slovaques de Bratislava et de Komárno (2 053 331 tonnes pour Bratislava et 86 495 tonnes pour Komárno).

### D. Suisse

10. Trafic sur le Rhin en 2012 et 2013:

<i>Importations et exportations en tonnes</i>	<i>2013/t</i>	<i>2012/t</i>	<i>Différence en %</i>
Pétrole brut et produits pétroliers	3.303.737	3.588.800	-7,9 %
Fer, acier, métaux non ferreux, minerais et vieux métaux	552.258	607 107	-9,0 %
Produits chimiques et engrais	532.973	528 435	+0,9 %
Minéraux non ferreux et matériaux de construction	956.271	1 068 292	-10,5 %
Produits alimentaires et aliments pour bétail; produits agricoles	902.228	842 143	+7,1 %
Autres marchandises	236.518	229 755	+2,9 %
Voitures, machines, etc.	233.988	241 950	-3,3 %
Combustibles minéraux solides	111.711	104 066	+7,3 %
<b>Total</b>	<b>6.829.684</b>	<b>7 210 548</b>	<b>-5,3 %</b>

11. Bateaux naviguant sur le Rhin sous pavillon suisse, 2009-2013:

<i>Bateaux</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>
Chalands	67	74	73	74	69
Remorqueurs et pousseurs	5	6	7	7	6
Bateaux à passagers: excursions dans la journée	7	6	6	6	6
Bateaux à passagers: équipés de cabines	48	49	55	66	77
Autres bateaux/bateaux spéciaux	14	13	14	14	12
Nombre total de bateaux pour la flotte suisse	141	148	155	167	170

12. Pour plus de détails (faits et chiffres), consulter la page [portof.ch/de/news-wissenswertes/jahresbericht.php](http://portof.ch/de/news-wissenswertes/jahresbericht.php) (en allemand).

## **E. Ukraine**

13. Situation relative à la circulation des marchandises ces dernières années en Ukraine:
  1. Réduction puis disparition totale du transport de minerai de fer pour l'usine métallurgique Voest-Alpine;
  2. Du fait de la situation politique, en particulier dans la région de Donetsk, le transport de charbon ukrainien pourrait prendre fin complètement;
  3. Les sanctions prises contre la Fédération de Russie se sont traduites par une réduction importante du transport de marchandises en provenance de Russie (engrais) via les ports ukrainiens sur le Danube; cette activité pourrait même prendre fin;
  4. Le transport de minerai de fer vers Smederevo (République de Serbie) demeure irrégulier et s'arrête périodiquement;
  5. Le transport de marchandises entre les ports internationaux de la Hongrie, de la Serbie et de la Bulgarie d'une part et la Roumanie d'autre part concerne principalement les céréales saisonnières.

## **V. Questions relatives à la politique générale en matière de navigation intérieure**

### **A. Ukraine**

14. Il convient de noter que ces dernières années la Roumanie applique des pratiques discriminatoires à l'encontre des bateaux sous pavillon ukrainien, ce qui les empêche de charger et de décharger des marchandises dans les ports roumains.

Ces pratiques ne sont pas compatibles avec le règlement de la navigation sur le Danube et sont contraires aux dispositions suivantes:

- L'article 3 du Règlement de la Commission européenne n° 1356/96 du 8 juillet 1996, à savoir: «Les dispositions du présent règlement n'affectent pas les droits existant pour les transporteurs des pays tiers au titre de la convention révisée pour la navigation du Rhin (convention de Mannheim), de la convention pour la navigation sur le Danube (convention de Belgrade)...»;
- Les articles 1 et 24 de la Convention de Belgrade;
- La section 3 de l'article 19 du Décret du Gouvernement roumain n° 22 du 29 janvier 1999, dans la mesure où la Roumanie et l'Ukraine sont toutes deux Parties contractantes à la Convention de Belgrade;
- Le paragraphe B de l'article 3 de la Résolution n° 160 du Gouvernement roumain en date du 13 mars 1996.

Des discussions préliminaires ont eu lieu récemment entre l'Ukraine et la Roumanie en vue de régler ce différend. Il est toutefois trop tôt pour parler de progrès tangibles.