



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13  
3 décembre 2008

FRANÇAIS  
Original: RUSSE

---

**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-quatrième session  
Genève, 11-13 février 2009  
Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**LIVRE BLANC SUR L'EFFICACITÉ ET LA VIABILITÉ DES TRANSPORTS  
PAR VOIE NAVIGABLE EN EUROPE**

Note du secrétariat

**I. INTRODUCTION**

1. À sa cinquante-deuxième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable a pris note des informations fournies par le secrétariat au sujet de la deuxième édition du Livre blanc sur les tendances et l'évolution de la navigation intérieure et de ses infrastructures (ECE/TRANS/SC.3/181, par. 53). Pour élaborer cette édition, le secrétariat a établi, avec l'aide d'un consultant, un aperçu de la situation des transports par voie navigable dans plusieurs pays membres de la CEE qui ne font pas partie de l'Union européenne, à savoir la Fédération de Russie, le Kazakhstan et l'Ukraine. Conformément à l'esquisse préliminaire du Livre blanc (ECE/TRANS/SC.3/2008/18), des informations ont été collectées sur les questions suivantes:

- a) État et caractéristiques du réseau de voies navigables intérieures;
- b) Importance de la navigation intérieure et de la flotte;
- c) Évolution du marché des transports par voie navigable;

- d) Cadre institutionnel et régime juridique;
- e) Stratégies applicables aux niveaux national et régional dans le domaine des transports;
- f) Recommandations stratégiques relatives à l'efficacité et à la viabilité des transports par voie navigable en Europe.

2. Le Groupe de travail souhaitera peut-être prendre connaissance des informations recueillies et demander aux autres pays de communiquer les données requises en vue d'établir le Livre blanc.

## **II. SITUATION DES TRANSPORTS PAR VOIE NAVIGABLE AU KAZAKHSTAN**

### **A. État et caractéristiques du réseau de voies navigables intérieures**

3. En 2007, on comptait en tout au Kazakhstan 4 052 km de voies navigables, reliées aux bassins maritimes par des ports de mer. Un programme de développement des transports maritimes pour la période 2006-2012 est actuellement mis en œuvre afin d'étoffer les infrastructures portuaires et de services, de renforcer la flotte des navires marchands et des bâtiments de servitude et de veiller à la sécurité de la navigation dans le pays. Les travaux d'extension du port d'Aktaou vers le nord se poursuivent, ce qui permettra de doubler sa capacité pour la porter à 23 millions de tonnes par an. Dans le domaine du transport fluvial, il est prévu de renouveler la flotte technique nationale en la modernisant, de remettre à neuf les ouvrages hydrauliques et de réorganiser la construction et la réparation de bateaux.

4. Au Kazakhstan, la navigation intérieure est autorisée uniquement sous pavillon national. La navigation sous pavillon étranger, y compris le transit, est régie par des conventions internationales ratifiées par le Kazakhstan.

### **B. Importance de la navigation intérieure et de la flotte**

5. Au total, 821 unités fluviales et 152 navires de mer sont inscrits sur les registres nationaux. En 2007, la flotte de transport fluvial du Kazakhstan comptait 116 bateaux (130 en 2006), dont 10 bateaux automoteurs (6 pour les cargaisons sèches et 4 pour les liquides), 53 barges (49 pour les cargaisons sèches et 4 pour les liquides), 46 remorqueurs et pousseurs et 7 bateaux de transport de voyageurs.

6. En 2007, la flotte fluviale a transporté au total 1 288 800 tonnes de marchandises (1 260 400 tonnes en 2006), soit un trafic de 52 millions de tonnes-kilomètres (39,9 millions de tonnes-kilomètres en 2006), et 53 000 voyageurs (42 600 en 2006), soit un trafic 0,6 million de voyageurs-kilomètres (0,4 million en 2006).

### **C. Évolution du marché des transports par voie navigable**

7. Le réseau de transport est très déséquilibré, ce qui nuit au développement économique des régions. Près de 2 000 localités en zone rurale ne peuvent pas être desservies tout au long de l'année. Le taux global de desserte des localités est de 69,3 %. Le piètre état et le manque de fiabilité de la flotte et des ouvrages hydrauliques sont d'importants problèmes.

8. La stratégie nationale relative aux transports par voie navigable prévoit les mesures suivantes:

- a) Renouveler en partie et moderniser la flotte technique nationale et mettre à niveau le nombre et l'état des bateaux de façon à mener à bien l'intégralité des travaux d'entretien des voies navigables du Kazakhstan;
- b) Procéder à la réfection des ouvrages hydrauliques sur les voies navigables intérieures, et en mettre à niveau les capacités et les caractéristiques techniques de façon à éviter les risques et les retards dans la navigation fluviale;
- c) Revoir les caractéristiques techniques des principales voies navigables du Kazakhstan, de façon à éviter les accidents ou les retards pour les bateaux empruntant ces voies;
- d) Ouvrir l'Irtych à la navigation de bout en bout et effectuer chaque année des travaux de dragage dans le canal Oural-Caspienne afin que la profondeur et les autres caractéristiques techniques de l'ensemble de la partie navigable autorisent le transport de voyageurs et de marchandises de bout en bout par des bateaux se prêtant à la navigation fluvio-maritime;
- e) Procéder aux aménagements voulus pour ouvrir un itinéraire de transit Chine-Kazakhstan-Russie passant par l'Irtych;
- f) Intégrer le système de transport fluvial des régions bordant la Caspienne dans l'itinéraire international de transit Nord-Sud;
- g) Créer une structure chargée de veiller à la sécurité des transports par voie navigable sur le plan technique.

#### **D. Cadre institutionnel et régime juridique**

9. Au Kazakhstan, les relations entre les pouvoirs publics, les particuliers et les personnes morales dans le domaine de la navigation intérieure et du transport fluvial de voyageurs, de bagages et de marchandises sont régies par la loi sur les transports par voie navigable n° 574 du 6 juillet 2004, qui définit également les droits, obligations et responsabilités des différentes parties.

10. Cette loi énonce les principes fondamentaux ci-après en matière de navigation intérieure:

- a) Priorité est donnée à la sécurité de la navigation, à la préservation de la vie et de la santé humaines, à la protection de la nature et à la sécurité de l'environnement;
- b) Les personnes physiques et morales jouissent de droits égaux lorsqu'elles accomplissent des travaux ou fournissent des services dans le domaine des transports par voie navigable;
- c) Tout usager est libre de choisir un transporteur;

d) Les tarifs applicables à l'exécution de travaux ou à la fourniture de services sont fixés librement, conformément à la législation nationale.

11. Afin de contribuer à une libéralisation accrue du marché des services de transport, le Gouvernement entend appuyer les initiatives privées de développement, de renouvellement et de modernisation de la flotte et des équipements en propriété privée en prévoyant des conditions économiques favorables, notamment un cadre normatif et une politique fiscale souples.

12. Les ports installés sur les voies de navigation intérieure seront placés sous la responsabilité du secteur privé. Des mesures de protection de l'environnement dans le réseau de navigation intérieure doivent être financées à l'aide des moyens budgétaires alloués à l'entretien des voies, dans le cadre d'un programme visant à en maintenir la navigabilité et à entretenir les écluses. Des investissements publics devront donc être réalisés tant dans les services techniques que dans les équipements.

### **E. Stratégies applicables aux niveaux national et régional dans le domaine des transports**

13. Les objectifs et principes essentiels de la stratégie nationale relative aux transports à l'horizon 2015 sont les suivants:

- a) Intégrer le système de transport du Kazakhstan dans le système de transport mondial;
- b) Créer un espace de transport unique, intégré à l'espace extérieur;
- c) Mettre en place une infrastructure de transport moderne, tournée vers l'avenir;
- d) Développer et exploiter effectivement les possibilités de transit;
- e) Harmoniser la législation nationale des transports avec les prescriptions et les normes des organisations régionales et internationales.

14. Compte tenu de l'accroissement du nombre de bateaux en service dans le secteur kazakh de la mer Caspienne et dans le bassin de l'Irtych, la stratégie actuelle pour 2011-2015 envisage la construction d'un nouveau chantier naval et la remise à neuf des ateliers de réparation de façon à répondre à la demande escomptée. Afin de continuer à développer les transports par voie navigable dans la perspective d'un trafic accru de voyageurs et de marchandises, il est prévu d'ouvrir de nouvelles dessertes, notamment avec les pays voisins. Un modèle de gestion des ports consistant à confier les fonctions commerciales à des entreprises de manutention, tout en laissant les fonctions de contrôle et de réglementation à l'autorité portuaire sera élaboré et progressivement mis en place.

### **F. Recommandations stratégiques relatives à l'efficacité et à la viabilité des transports par voie navigable en Europe**

15. Les recommandations stratégiques du plan général visant à promouvoir des transports par voie navigable efficaces et viables à l'échelle européenne, établi à partir de la stratégie nationale pour les transports, sont principalement les suivantes:

- a) Amélioration du dispositif de réglementation nationale des activités de transport;
- b) Mise en place et aménagement de l'infrastructure de transport;
- c) Développement du marché des services de transport;
- d) Développement régional du système de transport;
- e) Renforcement de la sécurité dans les transports;
- f) Exploitation plus efficace du potentiel de transit;
- g) Développement de l'innovation dans le domaine des transports;
- h) Valorisation du potentiel de recherche et des ressources humaines dans ce domaine.

### **III. SITUATION DES TRANSPORTS PAR VOIE NAVIGABLE DANS LA FÉDÉRATION DE RUSSIE**

#### **A. État et caractéristiques du réseau de voies navigables intérieures**

16. Les voies navigables intérieures de la Fédération de Russie ont une longueur totale de 101 600 km. Un réseau unifié en eau profonde de 6 500 km de long a été aménagé dans la partie européenne du pays.

17. La voie navigable E-50 et ses branches ont été classées parmi les voies d'importance internationale de la Russie conformément à l'annexe I de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN). Le canal mer Blanche-mer Baltique, la partie du Don entre Azov et Kalach et le canal navigable Volga-Don comptent également parmi les voies d'importance internationale en tant que Sections des parcours côtiers E-60, de Gibraltar à Saint-Pétersbourg et au-delà jusqu'à Arkhangelsk, et E-90, de Gibraltar à Azov et Astrakhan. La partie de la Volga (E-50) située entre l'aménagement hydraulique de Gorki et Nijni-Novgorod demeure un goulet d'étranglement stratégique en raison de la profondeur réduite à l'approche de l'écluse de Gorodets.

18. En 2007, sur les 101 600 km de voies navigables intérieures recensés au total pour la Russie, 43 619,1 km avaient une hauteur garantie pour le passage des bateaux (soit 10 600 km de plus qu'en 2006), dont 22 341,1 km étaient équipés de signaux lumineux, 7 648 km de signaux réfléchissants et 13 630 km de signaux non lumineux.

19. Aux termes de l'article 23 du Code du transport par voie navigable de la Fédération de Russie, la navigation sur les voies intérieures nationales est autorisée uniquement aux bateaux sous pavillon russe. Certains sous pavillon étranger y sont admis, notamment en transit, sous réserve d'une autorisation délivrée par le gouvernement fédéral. Le projet de développement du transport par voie navigable en Russie, approuvé par le Gouvernement dans l'ordonnance n° 909-r du 3 juillet 2003, prévoit l'ouverture par étapes des voies navigables intérieures à la navigation des bateaux sous pavillon étranger. Les préparatifs devaient être achevés sur le tronçon Azov-Astrakhan en 2007 et sur le tronçon Volgograd-Saint-Pétersbourg en 2010. À ce jour, ces projets n'ont pas encore été menés à bien.

## **B. Situation relative au trafic intérieur et à la flotte de navigation intérieure**

20. En 2007, le Registre fluvial russe comptait 28 200 bateaux, dont 1 066 unités mixtes fluvio-maritimes et 107 construits depuis peu. En application d'une directive du Registre relative à la rénovation de la flotte de navigation intérieure et mixte (R.002-2002), 43 bateaux ont été remis à neuf.

21. Le transport fluvial dessert 68 des entités territoriales de la Fédération de Russie, dont 42 régions, y compris pour le transport international. Chaque année, les voies navigables servent à transporter quelque 130 à 140 millions de tonnes de fret, soit 80 à 90 milliards de tonnes-kilomètres, et près de 20 millions de voyageurs, soit 880 millions de voyageurs-kilomètres. La part des transports par voies navigables dans le volume global du trafic de marchandises en Russie est de l'ordre de 4 %. Elle est néanmoins substantielle sur certains segments du marché. Ainsi, plus de 80 % des chargements destinés aux districts de l'extrême nord sont acheminés par voies navigables. Il est prévu de faire une large place au transport fluvial dans l'organisation du trafic dans le couloir de transport international Nord-Sud, où le volume des marchandises en transit peut atteindre 20 à 25 millions de tonnes.

22. En 2007, 152,4 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par voies navigables (9,5 % de plus qu'en 2006), soit 83,7 milliards de tonnes-kilomètres (3,5 % de moins qu'en 2006). La part du transport intérieur s'est établie à 131,3 millions de tonnes (12,4 % qu'en 2006) et celle du transport international à 21,1 millions de tonnes (5,8 % de moins qu'en 2006).

23. En 2007 également, les ports fluviaux ont manutentionnés 225 millions de tonnes de marchandises diverses (soit 17,6 % de plus qu'en 2006), dont 17,5 millions de tonnes pour les exportations (en hausse de 21,7 %), 1,4 million de tonnes pour les importations (en hausse de 14,3 %) et 206,6 millions de tonnes pour le marché intérieur (en hausse de 17,3 %).

24. L'augmentation du volume des marchandises transportées par voies navigables en 2007 s'explique par un allongement de la saison de navigation dans les bassins fluviaux et par l'accroissement de 12,5 % en valeur absolue du volume des marchandises solides (principalement du ciment, des métaux, du bois et des matériaux de construction), ainsi que par la progression du transport de trains de bois.

## **C. Évolution du marché du transport par voie navigable**

25. La Fédération de Russie s'emploie à développer les transports par voies navigables dans le but principal d'en faire une branche d'activité moderne, hautement efficace et fiable. Le projet de développement conçu à cet effet prévoit les mesures suivantes:

a) Améliorer les conditions de navigation sur les voies navigables intérieures en tenant compte des perspectives de développement du marché des services de transport fluvial et de renforcement des exigences de sécurité;

b) Adapter la flotte aux besoins d'un marché en expansion. La directive R.002-2002 sur la rénovation de la flotte, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2003, établit deux niveaux pour la remise à neuf des bateaux en ce qui concerne la coque, les machines, les équipements et

l'appareillage électrique. L'état technique de ces éléments sur des bateaux rénovés des niveaux 1 et 2 est jugé comparable à celui d'éléments correspondants ayant une durée de vie prévue de vingt ans sur un bateau neuf après cinq ans de service pour le niveau 1 et dix ans de service pour le niveau 2. L'effort de rénovation de la flotte de navigation intérieure a été poursuivi grâce à la mise en application de la directive R.003-2003 sur la construction de bateaux de navigation intérieure et mixte à partir d'éléments de bateaux en service, qui est entrée en vigueur le 30 juin 2003;

c) Réaménager les ports et réorganiser les activités portuaires. Ainsi, dans la partie européenne de la Russie, il est prévu de créer des centres logistiques dans les ports existants d'ici à 2010. Le programme de développement de l'infrastructure des ports russes devrait permettre de traiter au total 325 millions de tonnes de marchandises d'ici à 2015;

d) Établir et développer des compagnies de navigation économiquement autonomes et susceptibles d'attirer les investisseurs, en encourageant la restructuration et la réorganisation des entreprises actuelles du secteur, en veillant à améliorer l'efficacité de leurs activités et en contribuant à leur intégration et à la constitution de grandes structures compétitives, tout en favorisant la concurrence sur le marché des services de navigation intérieure. En 2007, plus de 2 000 titulaires de licences menaient des activités de transport par voie navigable;

e) Améliorer la réglementation nationale relative au transport par voie navigable et élargir la coopération avec les modes de transport connexes par la mise en œuvre de nouveaux dispositifs logistiques et de nouvelles techniques d'organisation du transport, intermodal notamment;

f) Veiller à la sécurité de la navigation intérieure, y compris sur le plan écologique, et développer un système d'assurance dans ce secteur.

#### **D. Cadre institutionnel et régime juridique**

26. Le cadre institutionnel régissant les transports par voies navigables dans la Fédération de Russie comprend trois niveaux, à savoir le Ministère des transports, les services fédéraux et l'agence fédérale des transports maritimes et de la navigation intérieure. Le Ministère centralise les activités de planification stratégique et a pour tâche d'édicter des règlements. Les services fédéraux sont chargés des fonctions de contrôle et de surveillance dans leur domaine respectif de compétence. L'agence fédérale supervise les administrations des bassins, structures locales responsables des voies navigables et de la navigation. Cette nouvelle structure fonctionne depuis 2004.

27. Les relations entre les entreprises nationales de transport par voie navigable, les chargeurs, les destinataires, les voyageurs et les autres personnes physiques ou morales qui sont parties à des opérations de navigation intérieure, de même que leurs droits, sont régis par le Code du transport par voie navigable de la Fédération de Russie, adopté par la Douma d'État le 7 février 2001 et approuvé par le Conseil de la Fédération le 22 février de la même année.

28. Les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et aux bateaux mixtes fluvio-maritimes sont énoncées dans le règlement du Registre fluvial russe pour la classification et la construction de ces bateaux. Le règlement tient compte dans une large

mesure des prescriptions internationales, notamment de l'annexe de la résolution n° 61 de la CEE intitulée «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure». Il est entré en vigueur le 31 mars 2003 et fait actuellement l'objet d'une révision.

29. Les prescriptions relatives à la sécurité de la navigation figurent principalement dans le règlement de navigation intérieure de la Fédération de Russie approuvé par un décret du ministre des transports en date du 14 octobre 2002. Les dispositions générales du règlement sont fondées sur celles du Code du transport par voie navigable de la Fédération, dont elles reprennent toute une série d'articles. Il y est indiqué notamment que la régulation du trafic des bateaux sur les voies de navigation intérieure est assurée par les administrations des bassins.

30. Les dispositions du règlement de navigation intérieure sont en grande partie fondées sur le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), à quelques différences près. Celles-ci concernent, entre autres, la signalisation prévue pour la circulation des bateaux sous les ponts, la signalisation supplémentaire utilisée pour le transport de marchandises dangereuses et la signalisation des convois poussés. La structure du règlement diffère sensiblement de celle du CEVNI.

31. Il convient de noter que, sur les voies de navigation intérieure russes, les liaisons de radiotéléphonie se font sur des gammes de fréquences comprises entre 300,025-300,500 MHz et 336,025-336,500 MHz pour la régulation du trafic et les communications entre bateaux, à la différence de l'Europe occidentale où l'on utilise des fréquences d'émission comprises entre 156,025 et 162,025 MHz. La question de l'adoption des fréquences du service mobile maritime est actuellement à l'étude.

32. Le règlement relatif à l'innocuité des bateaux pour l'environnement fait partie intégrante des règlements du Registre fluvial russe. Ses dispositions concernant les normes de dépollution des eaux usées et des eaux contenant des hydrocarbures que rejettent les bateaux de navigation intérieure et de navigation mixte lorsqu'ils sont en service sur les voies navigables sont fondées sur des valeurs déterminées dans les instructions relatives à la prévention de la pollution des voies de navigation intérieure par les bateaux (RD 152-011-00). Elles tiennent compte des prescriptions qui figurent dans les recommandations de la CEE et, dans le cas des bateaux de navigation mixte, des dispositions de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78). En Russie, les questions relatives à la sécurité des transports et à la protection de l'infrastructure de transport sont régies par la loi sur la sûreté des transports, adoptée par la Douma d'État le 19 janvier 2007 et approuvée par le Conseil de la Fédération le 2 février 2007. La protection des ouvrages hydrauliques et des équipements de navigation sur les voies navigables fait l'objet d'un règlement qui a été approuvé par le décret gouvernemental n° 690 daté du 21 novembre 2005.

### **E. Stratégies applicables aux niveaux national et régional dans le domaine des transports**

33. La mise à niveau du système de transport de la Russie nécessitera des investissements considérables représentant près de 4,8 % du produit intérieur brut. Divers projets d'investissement sont prévus dans le programme fédéral de modernisation du système de transport (2002-2010) et la stratégie relative aux transports pour la période allant jusqu'à 2020.

Ils concernent notamment la construction d'écluses sur le canal Volga-Don, l'équipement de la voie navigable Volga-Baltique et l'amélioration radicale des conditions de navigation sur la Volga entre Nijni-Novgorod et le complexe hydraulique de Nijegorod.

#### **F. Recommandations stratégiques relatives à l'efficacité et à la viabilité des transports par voies navigables en Europe**

34. Afin de contribuer à l'efficacité et à la viabilité des transports par voies navigables européenne, la réalisation des objectifs du projet de développement de ce secteur dans la Fédération de Russie, exposés ci-dessus, s'avère en principe indispensable.

35. Il reste essentiel de renforcer le cadre institutionnel de la navigation intérieure. Les résultats des recherches menées en 2004 par un groupe d'experts indépendants de haut niveau à la demande des Gouvernements allemand, belge, français, néerlandais et suisse, la communication de la Commission européenne sur la promotion du transport par voie navigable («NAIADES») de 2006, la Déclaration de la Conférence paneuropéenne de 2006 sur la navigation intérieure intitulée «La navigation intérieure, élément clef pour le futur système de transport paneuropéen» et les divers documents issus d'autres instances qui portaient sur cette question ne se sont pas encore traduits par des mesures concrètes dans ce sens à l'échelle européenne.

36. Il importe aussi au plus haut point de lever des obstacles d'ordre législatif tels que la limitation du droit de transport pour les bateaux étrangers, les restrictions sur l'accès aux voies navigables et aux ports et leur utilisation, les différences constatées à la fois dans les prescriptions techniques relatives aux bateaux, dans les conditions de délivrance des permis de navigation et dans les dispositions relatives à la composition et à l'effectif des équipages et à leurs temps de travail et de repos, et les restrictions sur la liberté de circulation des personnes employées dans le secteur des transports par voies navigables.

37. Les projets de développement des infrastructures de navigation intérieure sont très souvent mal accueillis par l'opinion publique, bien que le transport fluvial soit jugé écologiquement préférable aux transports routier et ferroviaire, par exemple. Une telle opposition s'explique par le fait que le développement des voies navigables peut fortement porter atteinte à l'environnement, en particulier lorsque les décisions d'investissement ne font pas l'objet de véritables consultations ni d'une participation des citoyens et des organisations non gouvernementales. C'est pourquoi les considérations écologiques retiennent depuis quelques années l'attention des instances internationales les plus diverses s'occupant des transports, qu'il s'agisse de la Conférence de Bucarest sur la navigation intérieure (2006), du Programme d'action NAIADES de la Commission européenne ou de la Conférence européenne des ministres des transports (à l'origine d'une étude sur les Voies navigables et la protection de l'environnement). Les travaux de recherche effectués recommandent d'associer toutes les parties intéressées aux premières phases d'un projet afin de mettre à profit les informations relatives à l'environnement lors de l'examen des solutions possibles pour la conception, l'implantation et le financement du projet en question.

38. Enfin, force est de constater que les conventions et accords adoptés par la CEE n'ont guère contribué au développement durable des transports par voies navigables et que des pays occupant une place de premier plan dans le domaine de la navigation intérieure n'adhèrent pas à certains

accords très importants, ce qui est le cas de l'Allemagne, de la France et de l'Autriche (AGN et CMNI) ainsi que du Royaume-Uni (AGN, CMNI et ADN).

#### **IV. SITUATION DES TRANSPORTS PAR VOIES NAVIGABLES EN UKRAINE**

##### **A. État et caractéristiques du réseau de voies navigables intérieures**

39. Sur les 160 000 km de cours d'eau que compte l'Ukraine au total, 2 996,2 km entrent dans la catégorie des voies navigables selon le décret n° 640 du 16 juin 1996. Il s'agit de 13 fleuves et rivières et de deux estuaires, répartis dans 16 régions. En fait, environ 1 900 km sont actuellement exploités dans 11 régions. Les voies restantes sont temporairement hors service en raison de la diminution du volume des transports locaux enregistrée ces dernières années et de l'insuffisance des moyens permettant de maintenir la profondeur requise sur certains secteurs des cours d'eau.

40. Les 1 417,8 km de voies navigables d'importance internationale (catégorie E) au sens de l'AGN se trouvent pour l'essentiel dans les bassins des grands fleuves (Dniepr, Danube, Boug méridional et Dniestr). La répartition par classes des voies navigables intérieures est la suivante: 62,5 km en classe IV, 83 km en classe Va, 828 km en classe Vb, 172,3 km en classe VII et 35 km dans la classe correspondant aux navires de mer. Deux tronçons, l'un sur la Desna (198 km) et l'autre sur le Dniestr (39 km) sont inscrits dans la classe III mais figurent parmi les voies d'importance internationale dans le «Livre bleu» de la CEE, car il est prévu de les faire passer dans une classe supérieure.

41. Les voies navigables intérieures de l'Ukraine sont principalement des voies nationales, à l'exception d'un tronçon de 54,4 km partagé avec la Roumanie sur le bras principal du Danube, qui s'étend de la frontière entre l'Ukraine et la Moldavie jusqu'au promontoire de Izmaïl Chatal. Ce secteur est régi par la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et a le statut de fleuve international. Dans le cas de deux autres bras du Danube d'une longueur totale de 105 km (Kilia et Starostambulski) qui entrent dans la catégorie des fleuves frontaliers, la rive gauche appartient à l'Ukraine et la rive droite, à la Roumanie.

42. La question de la navigation des bateaux sous pavillon étranger sur les voies navigables intérieures de l'Ukraine est régie par un décret spécial du 6 mars 1992 sur l'ouverture des ports fluviaux ukrainiens aux bateaux étrangers non militaires. Huit ports sont accessibles aux bateaux étrangers (Zaporojie, Dniepropetrovsk, Kiev, Krementchoug, Nikolaïev, Novaïa Kakhovka, Kherson et Tcherkassy), soit que l'État du pavillon ait signé avec l'Ukraine une convention internationale sur la navigation intérieure, soit que l'Ukraine leur ait accordé une autorisation temporaire à usage unique.

##### **B. Importance de la navigation intérieure et de la flotte**

43. À la fin de 2006, la flotte ukrainienne de navigation intérieure comptait 924 bateaux en service, dont 54 pour le transport de liquides, 752 pour le transport de cargaisons sèches et 118 pour le transport de voyageurs, soit un port en lourd total de 1 067 400 tonnes, une puissance de 147 200 kW et une capacité de transport de passagers équivalent à 20 100 places.

44. En Ukraine, la part de la navigation intérieure dans le volume global des marchandises transportées, tous modes de transport confondus est très faible. En 2006, elle correspondait à 14 millions de tonnes sur un total de 1 873 millions de tonnes (0,8 %) et à 6,3 milliards de tonnes-kilomètres sur un total de 494,6 milliards de tonnes-kilomètres (1,3 %). En 2006 également, la distance moyenne parcourue par une tonne de marchandises transportée par voies navigables était de 441 km, chiffre est comparable à la distance moyenne parcourue par voie ferrée (503 km). Cela dit, les marchandises acheminées par voies navigables parcourent généralement des distances bien plus longues dans le cas des liaisons internationales (933 km en moyenne en 2006). En 2007, la part du trafic international dans le total des marchandises manutentionnées dans les ports fluviaux ukrainiens était de 19,7 % et celle du cabotage de 80,3 %.

45. Entre 1990 et 2000, le volume des marchandises transportées par voies navigables en Ukraine a été divisé par huit et le volume global des marchandises transportées par 4,1. Toutefois, à partir de 2000 et durant les six années qui ont suivi, il a augmenté plus fortement (69 %) que le total des marchandises transportées (19 %). Ces chiffres attestent de l'intérêt accru porté ces dernières années par l'Ukraine au développement de ce mode de transport, qui présente un certain nombre d'avantages substantiels, notamment sur les plans économique et écologique.

46. Cela étant, une telle évolution ne correspond pas aux capacités portuaires, les ports fluviaux ayant affiché des résultats nettement supérieurs dans le passé. On peut à cet égard citer l'exemple de plusieurs ports ukrainiens sur le Danube, dont l'activité est davantage liée à la navigation internationale.

47. Entre 1990 et 2006, le nombre de voyageurs transportés par voies navigables en Ukraine est passé de 19 millions à 2 millions; mais il est resté stable au cours des sept dernières années. En 2006, la distance moyenne parcourue par passager transporté était de 30 km; dans le cas des liaisons internationales, elle était largement supérieure, atteignant 1 282 km.

### **C. Évolution du marché des transports par voies navigables**

48. En 2006, sur l'ensemble des voies navigables intérieures de l'Ukraine, 1 230 km avaient une profondeur garantie (56 %), 2 200 km étaient équipés de signaux de navigation (100 %), 1 140 km étaient dotés de signaux lumineux et réfléchissants (52 %), et 1 100 km comportaient des signaux automatiques ou manuels fonctionnant à l'électricité ou au gaz (50 %). De tels niveaux d'équipement, compris entre 50 et 56 % suivant les cas, laissent entrevoir les vastes possibilités d'amélioration que présentent les voies navigables intérieures de l'Ukraine, y compris des artères aussi importantes que le Dniepr et le Danube.

49. Afin d'améliorer les conditions de navigation sur le Dniepr, l'Inspection principale d'État pour la sécurité de la navigation a entrepris en 2008 de passer en revue les dispositions réglementaires pertinentes et de contrôler notamment l'état des signaux de navigation, l'état des ouvrages hydrauliques (écluses, etc.), l'état et l'organisation des moyens de communication et la sécurité de la circulation des bateaux sous les ponts.

50. La Commission du Danube a élaboré des plans visant à renforcer la sécurité de la navigation sur la partie ukrainienne du fleuve, compte tenu des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et de leur harmonisation avec le Code européen des voies

de navigation intérieure. Des recommandations ont été formulées concernant les prescriptions techniques applicables aux bateaux, la mise en place d'un service d'information fluviale et l'application de normes internationales relatives à la sécurité de la navigation sur le Danube.

51. Il existe actuellement en Ukraine plus de 200 compagnies de navigation qui exploitent des bateaux fluviaux et des navires de mer. Les marchandises transportées sur les voies navigables le sont principalement par des bateaux ukrainiens. Le vieillissement de la flotte conduisant à son retrait, il est prévu de prendre diverses mesures pour la développer: conditions avantageuses accordées aux armateurs nationaux qui font construire des bateaux, versement de subventions et octroi d'allègements fiscaux aux chantiers ukrainiens qui exécutent les commandes d'armateurs ukrainiens. Il est à noter en l'occurrence que des moyens financiers ont également été fournis par des créanciers occidentaux.

52. Les nouveaux règlements pour la classification et la construction des bateaux de navigation intérieure et de navigation mixte, élaborés par l'autorité responsable du Registre de la navigation en Ukraine et entrés en vigueur les 1<sup>er</sup> janvier 2006 et 1<sup>er</sup> janvier 2007 respectivement, devraient contribuer à la constitution d'une flotte nationale moderne. Afin de mettre au point ces textes, des experts ukrainiens ont analysé, entre autres, les prescriptions des conventions et accords internationaux, les résolutions de l'Organisation maritime internationale, les règles de classification et de construction des bateaux pour le bassin du Danube, le règlement correspondant du Registre fluvial russe et le Règlement de visite des bateaux du Rhin.

53. Ces dernières années, la compagnie de navigation par actions Ukrretchflot a complété sa flotte de navigation fluvio-maritime grâce à ses propres ressources et à une ligne de crédit accordée par la Banque européenne pour la reconstruction et le développement. Elle prévoit de faire construire un bateau pour le transport de cargaisons sèches de la classe des bateaux d'estuaire, ayant une capacité de 5 000 à 6 000 tonnes et un tirant d'eau de 5,5 m, qu'elle exploitera pour les liaisons fleuve-mer par les ports estuariens du Dniepr (Kherson), du Boug méridional (Nikolaïev) et du Danube (Izmaïl et Reni). Dans les prochaines années, la barge modernisée de type «Europe II» restera le principal moyen de transport non motorisé de conteneurs sur le Danube.

54. En dépit de la progression du volume de marchandises transportées par voie navigable constatée en Ukraine depuis 2000, le chiffre de 14 millions de tonnes enregistré dernièrement est encore très éloigné du niveau de 1990 (66 millions de tonnes). Afin d'accroître les quantités de marchandises transportées et le trafic de voyageurs tant dans le secteur du cabotage que dans celui de la navigation internationale par les voies navigables intérieures (y compris en transit), il est prévu, outre l'ajout de bateaux de navigation intérieure et de navigation mixte à la flotte nationale et les aides à la construction de bateaux, d'adopter d'autres mesures consistant notamment à réserver des chargements aux transporteurs nationaux (contingentement), à améliorer la réglementation nationale de façon à renforcer la compétitivité de la flotte ukrainienne, à accorder des subventions garanties provenant des budgets locaux (surtout pour le transport de voyageurs, exception faite des croisières) et à créer des conditions économiques favorables au transport en transit.

55. Un statut de transporteur national a été institué pour les compagnies de navigation maritimes et fluviales par un décret spécial du 21 juin 2001. Afin de l'obtenir, les transporteurs assimilés à des personnes morales en Ukraine doivent satisfaire à plusieurs critères, notamment

la détention d'une licence pour les services de transport concernés, l'utilisation d'une flotte sous pavillon ukrainien et le respect des normes de qualité prescrites par l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Parmi les transporteurs nationaux, il convient de mentionner deux grandes compagnies ukrainiennes de transport fluvial et maritime de marchandises et de voyageurs, à savoir la Compagnie ukrainienne pour la navigation du Danube (UDP) et Ukrretchflot.

56. À terme, il est possible que le Dniepr joue un rôle bien plus important dans la navigation intérieure européenne après la création des liaisons interbassins Dniepr-Daugava et Dniepr-Vistule-Oder avec la participation des pays intéressés. Cette question est à l'examen au sein du groupe de travail SC.3 de la CEE.

57. Bien que les ports intérieurs ukrainiens aient, dans leur grande majorité, enregistré une croissance notable de leur activité au cours de la période 2000-2007, le secteur portuaire est confronté à des problèmes qu'il est nécessaire de régler pour que l'ensemble de cette branche d'activité continue de se développer et s'intègre efficacement dans le système de transport paneuropéen. Ces problèmes sont notamment liés à:

a) La réglementation et la surveillance à prévoir au niveau national en ce qui concerne l'application et l'utilisation des droits portuaires;

b) L'équipement technique des ports (mise en conformité avec les normes internationales);

c) L'établissement de relations claires entre les ports et les divers services de transport, les propriétaires des cargaisons, les opérateurs et les autres parties prenantes dans les activités de transport;

d) La mise en place d'un système unique d'information, d'analyse et de logistique.

58. Actuellement, bon nombre des textes réglementaires et législatifs concernant la sécurité de la navigation, l'exploitation des voies de navigation intérieure et des ouvrages hydrauliques, la flotte et les ports sont déjà conformes aux normes européennes et plusieurs textes sont à l'examen ou en cours d'élaboration (notamment la loi sur le transport par voie navigable et le règlement relatif à la prévention de la pollution des voies navigables par les bateaux). Par ailleurs, si l'Ukraine adhère comme prévu à l'AGN, il faudra élaborer divers autres textes conformes aux normes européennes, en particulier sur les questions suivantes:

a) Contrôle de la sécurité et de la fiabilité des ouvrages hydrauliques se trouvant sur les voies de navigation intérieure (écluses) et dans les ports;

b) Normes de conception technique des ports intérieurs;

c) Normes servant à déterminer l'ampleur et le coût des travaux d'entretien technique des installations hydrauliques, etc.

59. La répartition de la flotte fluviale par catégorie d'âge fait apparaître l'un des problèmes les plus inquiétants qui se posent dans le domaine du transport par voie navigable en Ukraine: 58,5 % des bateaux ont plus de 20 ans et la proportion atteint même 83,3 % dans le cas de

ceux qui transportent des cargaisons liquides. On compte à peine 1,7 % d'unités ayant moins de cinq ans. Il est par conséquent indispensable de moderniser la flotte de l'Ukraine.

#### **D. Cadre institutionnel et régime juridique**

60. Le cadre institutionnel applicable aux transports par voie navigable en Ukraine est défini par les statuts du Ministère des transports et des communications, organe central du pouvoir exécutif, qui veille à la mise en œuvre de la politique nationale dans le domaine des transports. Les transports maritimes et fluviaux, relèvent du département compétent («Ukrmorretchflot»), au sein de ce ministère.

61. Le principal instrument régissant les relations entre les parties prenantes dans le domaine du transport par voie navigable devrait être la loi sur le transport par voie navigable, actuellement à l'état de projet (voir plus haut).

62. Les prescriptions techniques s'appliquant aux bateaux de navigation intérieure et aux bateaux de navigation mixte sont énoncées dans les règlements correspondants du registre ukrainien de la navigation. Le règlement pour la classification et la construction des navires de mer s'applique aux autres types de bateaux, notamment ceux qui servent au transport de voyageurs.

63. Les prescriptions relatives à la sécurité de la navigation sont énoncées dans le règlement de navigation intérieure, approuvé par le Ministre des transports et des communications le 16 février 2004, dont les principales dispositions sont énoncées dans les sections 6 («Règles de navigation») et 7 («Règles de stationnement»). Les normes nationales applicables dans ce domaine sont en grande partie fondées sur les dispositions du CEVNI.

64. Outre le règlement susmentionné, le Ministre des transports et des communications a approuvé par un décret du 14 juin 2007 le règlement sur la signalisation pour la navigation intérieure. Ce texte vise à mettre en place un système unique de signalisation pour la navigation sur les voies intérieures: les travaux à effectuer consistent notamment à équiper les voies de signaux sur berge et flottants, conformément à la norme nationale GOST 26600-98 relative aux signaux de navigation intérieure (adoptée au Bélarus, au Kazakhstan, en Moldova, dans la Fédération de Russie et en Ukraine), à procéder à une étude hydrographique des voies navigables, à exécuter des travaux de dragage et de nettoyage en profondeur, à recueillir et à communiquer aux propriétaires des bateaux des informations sur l'évolution des conditions de navigation.

65. Des dispositions relatives à la préservation de l'environnement dans le cadre de la navigation intérieure figurent dans le règlement pour la classification et la construction des bateaux de navigation intérieure. Cette question fait l'objet du chapitre XIV, dudit règlement consacré aux moyens de prévention de la pollution provenant des bateaux, qui comprend plusieurs sections précisant les prescriptions applicables à quatre types d'équipement (dispositif de collecte des eaux contenant des hydrocarbures et des huiles usées, installations et aménagements permettant de prévenir le déversement de déchets, etc.). Le règlement comprend aussi des prescriptions s'appliquant aux rejets de gaz d'échappement et au bruit émis par les bateaux.

### **E. Stratégies applicables aux niveaux national et régional dans le domaine des transports**

66. Parmi les principaux projets déjà réalisés ou en passe de l'être en Ukraine, il convient de mentionner:

- a) La révision complète et la modernisation de toutes les écluses du Dniepr, qui ont entre 25 et 78 ans;
- b) Le remplacement des dispositifs d'aide à la navigation, le renouvellement de la flotte technique automotrice et non motorisée et le renforcement des moyens techniques existant sur le Dniepr;
- c) Le développement des activités maritimes et des installations de transport dans la région ukrainienne du Danube;
- d) La création d'une liaison fiable entre le Danube (sur le bras de Kilia) et la mer Noire. Quatre liaisons de ce type ont existé à différentes périodes sur le territoire de l'Ukraine. En mai 2004, un projet détaillé de liaison entre le Danube et la mer Noire, par le canal en eau profonde de Bystroe, a été approuvé. Les travaux, entrepris immédiatement, se sont poursuivis jusqu'en mai 2005, puis ont repris en 2006 après une période d'interruption. Un autre projet d'aménagement du parcours Danube-mer Noire est actuellement à l'étude: il prévoit la construction d'un tronçon de 9,1 km équipé d'écluses, reliant le bras Solomonov à l'anse de Bazartchouk et à la baie de Zhebryanski.

### **F. Recommandations stratégiques relatives à l'efficacité et à la viabilité des transports par voie navigable en Europe**

67. Les principaux documents de synthèse (notamment les déclarations de Rotterdam et de Bucarest et les programmes d'action correspondants pour la mise en œuvre des décisions qui y figurent, le programme «NAIADES» de la Commission européenne et la liste établie dans le cadre du groupe de travail SC.3 énumérant les obstacles législatifs à la création d'un marché des transports par voie navigable) sont devenus des instruments de politique générale et le resteront pour un certain temps encore, compte tenu de la volonté qu'ont les États européens de moderniser les transports par voie navigable, qui offrent toutes sortes d'atouts.

68. En sus des priorités fixées dans les documents ci-dessus, il convient aussi d'intensifier divers travaux entrepris dans le cadre d'organisations internationales auxquels s'intéresse généralement un nombre restreint de pays, en faisant appel aux spécialistes de ces pays. Tel est le cas par exemple des recherches partiellement achevées au sein du groupe de travail SC.3 sur les liaisons Dniepr-Daugava (Ukraine, Bélarus et Lettonie) et Dniepr-Vistule-Oder (Ukraine, Bélarus et Pologne), et de l'évaluation de l'aménagement du parcours Danube-Dniepr-Volga-Caspienne (Fédération de Russie et Ukraine).

69. Une politique concertée des transports par voie navigable ne peut être mise en œuvre en Europe sans la participation active des pays intéressés aux travaux menés au titre des accords internationaux et dans le cadre des organisations internationales. À cet égard, il faudrait, dans chaque organisation, trouver un mécanisme pour inciter les États à s'impliquer davantage dans ces travaux et à appliquer plus largement les décisions adoptées.