



# Conseil économique et social

Distr. générale  
24 août 2016  
Français  
Original : anglais

## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports par voie navigable

##### Soixantième session

Genève, 2-4 novembre 2016

Point 6 d) de l'ordre du jour provisoire

#### Réseau européen de voies navigables : Conditions de navigation satisfaisantes sur les voies navigables européennes

### La notion de « conditions de navigabilité satisfaisantes » sur les voies navigables européennes

#### Note du secrétariat

## I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément à l'activité 5.1 du module 5 « Transport par voie navigable » du programme de travail pour 2016-2017 (document ECE/TRANS/2016/28/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session, le 26 février 2016.

2. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) sera informé de l'étude sur les conditions de navigabilité des voies de navigation intérieure financée par la Commission européenne. L'expression « bon niveau de navigation » a été introduite dans le Règlement n° 1315/2013 de l'Union européenne sur les orientations de l'Union pour le développement du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T)<sup>1</sup>. Son article 15.3 b)<sup>2</sup> stipule que les États membres de l'UE veillent à ce que les voies navigables qui font partie de ce réseau de transport soient entretenues de façon à conserver un bon niveau de navigation, tout en respectant le droit applicable en matière environnementale. Les principales prescriptions relatives à ces voies navigables sont fondées sur la classification des voies navigables proposée dans la résolution n° 92/2 de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) de 1992, relative à la nouvelle classification des voies navigables,

<sup>1</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN-FR/TXT/?uri=CELEX:32013R1315&from=FR>.

<sup>2</sup> Note du secrétariat : les articles auxquels il est fait référence dans le texte sont ceux du Règlement n° 1315/2013 de l'Union européenne.



qui a été mise en œuvre dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN). Par la suite, l'Union européenne (UE) a commandé une étude sur les conditions de navigabilité, qui a débuté en janvier 2016.

3. Le présent document, dans lequel sont présentés les principaux points du document de travail communiqué par le consortium<sup>3</sup> qui a réalisé l'étude, est soumis au SC.3 pour examen à sa soixantième session<sup>4</sup>.

4. Le SC.3 est invité à prendre part au débat sur la notion de conditions de navigabilité satisfaisantes. Il souhaitera peut-être examiner la possibilité de l'harmoniser avec les instruments de la CEE et envisager d'élaborer une stratégie commune harmonisée au niveau paneuropéen et applicable au réseau de voies navigables E.

## **II. La notion de « conditions de navigabilité satisfaisantes »**

### **A. Objectif et organisation des travaux**

5. L'étude sur la notion de conditions de navigabilité satisfaisantes est menée dans le cadre du Règlement n° 1315/2013 de l'UE sur les orientations de l'Union pour le développement du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T), qui prévoit que toutes les voies navigables de l'ensemble du réseau RTE-T devront offrir des conditions de navigabilité satisfaisantes au plus tard en 2030. L'étude a pour objectif :

- De définir, en étroite coopération avec les experts compétents, une notion largement acceptée de ce qu'impliquent dans la pratique des conditions de navigabilité satisfaisantes ;
- D'élaborer une méthode commune permettant un degré suffisant de différenciation tenant compte des demandes et besoins particuliers ainsi que des caractéristiques du transport par voie navigable ; et
- De définir le contenu technique de la notion de conditions de navigabilité satisfaisantes.

6. Le processus est supervisé par un groupe de pilotage, présidé par l'UE, en coopération étroite avec les commissions fluviales, notamment la Commission centrale pour la navigation du Rhin et la Commission du Danube. Un groupe de travail d'experts est régulièrement consulté au moyen de contacts bilatéraux, de réunions de travail régionales et paneuropéennes ainsi que d'enquêtes. Il est prévu que l'étude dure vingt mois et soit achevée en octobre 2017.

### **B. Vues provisoires sur la méthode concernant les conditions de navigabilité satisfaisantes**

7. Plusieurs initiatives nationales et internationales visent à améliorer les conditions de navigation sur les voies navigables d'Europe de manière à rendre la navigation fluide et fiable. Dans l'étude en cours, par souci d'efficacité en vue d'atteindre les objectifs fixés, la détermination des éléments constitutifs de conditions de navigabilité satisfaisantes et des indicateurs s'y rapportant se fondera autant que possible sur les méthodes employées et les

---

<sup>3</sup> Les membres du consortium sont : STC-Group Holding, STC-Nestra, Planco, Vlaamse Overheid, Inland Navigation Europe et Viadonau.

<sup>4</sup> L'étude est en cours et les vues et stratégies présentées ne représentent pas nécessairement la position de l'UE et de ses États membres.

résultats obtenus dans le cadre de ces initiatives. En collaboration avec les acteurs et les experts, une première étape de l'étude doit consister à déterminer les contours de conditions de navigabilité satisfaisantes à l'horizon 2030 ainsi que les possibilités d'y relier les initiatives existantes ou prévues. Les activités de la CEE peuvent aussi utilement contribuer à recenser les synergies possibles et en débattre.

8. Au début de l'étude, une étape importante a été la première réunion paneuropéenne sur les conditions de navigabilité satisfaisantes, tenue le 20 juin 2016 lors des journées RTE-T (Rotterdam, Pays-Bas), au cours de laquelle ont été débattus les divers thèmes et éléments susceptibles d'être concernés. Il y a été convenu que les dimensions des voies navigables qui déterminent la taille et le tirant d'eau maximaux des bateaux ainsi que la fiabilité de ces paramètres étaient des « éléments essentiels » de conditions de navigabilité satisfaisantes. Il a aussi été convenu que ces éléments essentiels devaient aussi comprendre des questions relatives aux capacités, notamment les horaires de fonctionnement des écluses et des ponts et les temps d'attente pour les franchir.

9. La définition des conditions de navigabilité satisfaisantes actuellement proposée par le consortium est celle-ci : « Des conditions de navigabilité satisfaisantes sont celles qui permettent une navigation rentable, fiable et sûre aux usagers du réseau de transport par voies de navigation intérieure tout en prenant en compte la durabilité de la gestion des voies navigables. ». Cela implique que des conditions de navigabilité satisfaisantes doivent satisfaire aux critères suivants, tels qu'énoncés par le Règlement n° 1315/2013 de l'UE :

a) Respect des exigences minimales de la catégorie IV par l'ensemble des voies navigables appartenant au réseau RTE-T (art. 15.3 a)) ; des dérogations aux critères minimaux obligatoires de tirant d'eau (2,50 m) et de hauteur sous les ponts (5,25 m) à respecter toute l'année peuvent être accordées par l'UE sur justification ;

b) Fixation de normes plus élevées pour la modernisation des voies navigables existantes et la création de nouvelles (art. 16 b)). Cela implique qu'il est possible de définir des critères de dimensions applicables sur certaines sections différents de ceux applicables aux voies navigables de la catégorie IV. Le consortium propose que la responsabilité en incombe aux autorités nationales régionales chargées des voies navigables, en fonction de prescriptions techniques convenues au niveau international (par exemple la classification de la Conférence européenne des ministres des transports) ou d'accords internationaux actuellement en vigueur (par exemple l'AGN). Le consortium propose également que des normes minimales relatives à l'amélioration des conditions de navigabilité soient prises en compte dans l'élaboration des conditions de navigabilité satisfaisantes (voir le paragraphe 19 ci-dessous) ;

c) Disponibilité sur les voies navigables de services d'information fluviale<sup>5</sup>, tels que visés à l'article 15.3 c), et de carburants propres alternatifs<sup>6</sup>, tels que visés à l'article 39.2 b) ;

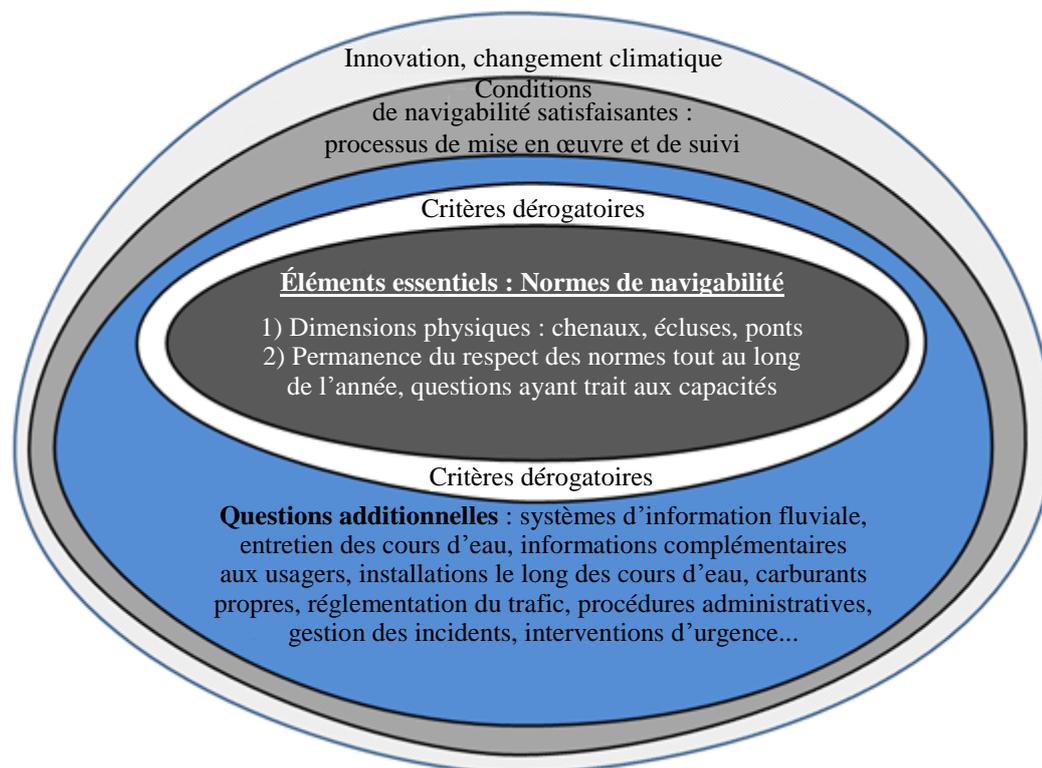
d) Maintien de conditions de navigabilité satisfaisantes (art. 15.3 b)) au moyen d'indicateurs spécifiques portant sur les éléments fondamentaux des conditions de navigabilité ayant trait à l'infrastructure physique des voies navigables et à son utilisation, ainsi que sur des éléments complémentaires.

<sup>5</sup> Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires.

<sup>6</sup> Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

### C. La notion de conditions de navigabilité satisfaisantes telle que proposée par le consortium

10. La notion de conditions de navigabilité satisfaisantes telle que proposée par le consortium chargé de l'étude est représentée dans la figure ci-dessous. Les éléments de conditions de navigabilité satisfaisantes doivent être divisés en deux groupes : les éléments fondamentaux (y compris leurs indicateurs et les principaux indicateurs de résultat) et les éléments complémentaires.



11. Les éléments de base doivent être :

- Axés sur l'infrastructure physique des voies navigables (normes de navigabilité pour les utilisateurs) ;
- Applicables à l'ensemble du réseau des voies navigables RTE-T ;
- Directement visés par le RTE-T et/ou l'AGN ;
- Conformes aux critères et objectifs SMART<sup>7</sup> ; il serait possible de créer un indicateur quantitatif visant à rendre mesurables les conditions de navigabilité à l'échelle de l'UE.

12. La hiérarchie des éléments a été confirmée par le Groupe de travail des conditions de navigabilité.

<sup>7</sup> Ensemble de critères SMART (*specific, measurable, acceptable, realistic and time-bound*) : spécifique, mesurable, acceptable, réaliste et soumis à un calendrier.

13. Les éléments de base sont les suivants :
- Dimensions du chenal de navigation dans les fleuves, canaux et lacs (profondeur et largeur du chenal, hauteur sous les ponts) ;
  - Disponibilité d'informations sur l'infrastructure physique des voies navigables au moyen de la mesure annuelle des dimensions cibles de l'infrastructure relativement au niveau d'eau de référence applicable ;
  - Dimensions des écluses, ponts et ascenseurs pour bateaux ;
  - Disponibilité et capacité des écluses, ascenseurs pour bateaux et ponts mobiles (horaires de fonctionnement, fermetures, temps d'attente aux écluses et ponts).
14. Il est proposé que les principaux indicateurs relatifs aux éléments de base soient les suivants :
- Fiabilité de la navigabilité d'une section de voie navigable : pourcentage de jours de l'année au cours desquels la section de voie atteint les valeurs cibles des dimensions visées et est intégralement accessible ;
  - Temps d'attente moyen aux écluses et ponts.
15. Les valeurs cibles des indicateurs de base relatifs aux dimensions des voies navigables doivent être conformes aux dispositions des articles 15.3 a) et 16 b). Le consortium propose que, pour les indicateurs de base relatifs à la disponibilité et à la capacité, les valeurs cibles convenues à l'échelle (trans)nationale ou régionale et dans tous les secteurs soient applicables. Ces indicateurs de base devront être élaborés selon les normes minimales (voir par. 19 ci-dessous), et contrôlés par le système d'information de l'UE visant à coordonner et appuyer les orientations concernant le RTE-T (base de données TENtec)<sup>8</sup>.
16. Les caractéristiques des éléments complémentaires définissant des conditions de navigabilité satisfaisantes sont les suivantes :
- Ces éléments se rapportent à un plus large éventail de sujets (par exemple les informations à l'intention des utilisateurs, les installations le long des voies navigables, etc.) ;
  - La pertinence d'un élément peut être limitée à certaines régions, et il peut exister d'importantes différences régionales ;
  - Des réglementations spécifiques de l'UE peuvent déjà s'appliquer à un élément ou une question complémentaire, par exemple les directives 2000/60/CE (directive cadre sur l'eau)<sup>9</sup>, 2005/44/CE et 2014/94/UE (voir par. 9 c) ci-dessus) ;
  - Les critères SMART n'ont pas à s'appliquer, aucun indicateur quantitatif européen n'est applicable. Par exemple, des descriptions qualitatives des processus sont plus pertinentes pour obtenir de bons résultats que dans le cas des indicateurs relatifs aux éléments de base ;
  - Leur pertinence pour atteindre des conditions de navigabilité satisfaisantes doit être confirmée par les experts du Groupe de travail des conditions de navigabilité.

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/index_en.htm) (en anglais seulement).

<sup>9</sup> Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

17. En ce qui concerne les éléments complémentaires, le consortium propose que soient applicables des cibles et objectifs convenus à l'échelle (trans)nationale ou régionale et dans tous les secteurs. Ces cibles et objectifs devront être élaborés selon les normes minimales énoncées au paragraphe 19 ci-dessous, et fondés sur les orientations relatives aux bonnes pratiques concernant la manière d'améliorer les conditions de navigabilité qui doivent être mises au point dans le cadre de l'étude. Ces orientations, qui envisageront d'autres aspects des conditions de navigabilité satisfaisantes, par exemple la fourniture d'informations aux utilisateurs des fleuves, lacs et canaux et la communication avec eux ou encore l'entretien et la gestion des voies navigables, seront actualisées régulièrement.

18. Des critères dérogatoires seront appliqués<sup>10</sup> dans des cas dûment justifiés. L'UE pourra accorder aux États membres des dérogations concernant les exigences minimales relatives au tirant d'eau (moins de 2,50 m) et à la hauteur minimale sous les ponts (moins de 5,25 m) à longueur d'année. Pourront être pris en considération les conditions locales (notamment hydrologiques ou hydromorphologiques) sur certaines sections des voies navigables, les événements météorologiques extrêmes, les aspects coûts-avantages ou les exigences environnementales. De manière générale, ces critères devront être convenus entre les États riverains concernés, en coordination avec l'UE, après un processus traitant des normes minimales pour la mise en place de conditions de navigabilité satisfaisantes.

#### **D. Normes minimales pour la mise en place de conditions de navigabilité satisfaisantes**

19. L'élaboration de normes minimales pour la mise en place de conditions de navigabilité satisfaisantes et leur réalisation d'ici à 2030 impliqueront un processus de déploiement qui sera proposé par le consortium aux niveaux transnational, national et/ou régional (par exemple dans le cadre des commissions fluviales). Ces normes minimales seront déterminées au moyen d'une consultation appropriée de tous les utilisateurs nationaux et étrangers, selon une démarche intersectorielle, lors de l'élaboration d'un programme d'objectifs, cibles et mesures spécifiques portant sur le mécanisme de mise en œuvre visant à réaliser des conditions de navigabilité satisfaisantes. Seront pris en compte les éléments suivants :

- Les conditions locales des sections de voies navigables ;
- Les phénomènes météorologiques extrêmes ;
- L'analyse coûts-avantages ;
- Les exigences en matière d'environnement, en créant si possible des synergies avec la planification et l'entretien durables des voies navigables (« collaborer avec la nature ») ;
- L'innovation et le développement technologique (conception des bateaux, technologies d'entretien, etc.).

20. La perspective doit être axée sur la facilitation du commerce et du transport nationaux et internationaux par voies navigables, tout en visant à parvenir à une gestion durable de celles-ci.

21. Le consortium propose la création d'une procédure régulière de contrôle et de dialogue transfrontière au sein du processus concernant l'état des éléments fondamentaux et complémentaires de conditions de navigabilité satisfaisantes (par exemple, le traitement des goulets d'étranglement sur les voies navigables, ou la planification coordonnée des travaux

<sup>10</sup> Tel que défini à l'article 15.3 a).

de construction et d'entretien en fonction des couloirs de transport afin de maximiser de manière durable la disponibilité des voies navigables pour les utilisateurs). Participeront à ce dialogue les organismes chargés de la gestion des voies navigables et de l'entretien ainsi que les autorités chargées de la prise de décisions concernant ces voies et de leur financement ainsi que des usagers des fleuves, lacs et canaux. La mise en œuvre et l'efficacité des mesures feront l'objet d'un suivi, dans l'objectif de rechercher en permanence des améliorations et de les mettre en œuvre de manière systématique.

## **E. Autres travaux prévus par le consortium d'étude**

22. Une première évaluation de la mesure dans laquelle des conditions de navigabilité satisfaisantes sont réalisées sur le réseau de voies navigables RTE-T sera menée dans le cadre de l'étude en cours, alors que l'échéance de 2030 se rapproche. Elle devrait commencer vers la fin de 2016, en utilisant les données en cours de collecte pour la base de données TENtec et en étroite collaboration avec les gestionnaires des voies navigables concernées. L'évaluation du réseau doit proposer des mesures et prendre note des investissements et projets prévus, notamment les plans de travail concernant le couloir central du réseau. Pour y donner suite sera élaboré un plan d'action ciblant les sections du réseau dont on s'attend qu'elles ne présentent pas des conditions de navigabilité satisfaisantes en 2030. À cet égard, il serait possible d'établir un lien avec l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »). En outre, le consortium élaborera des orientations en matière de bonnes pratiques pour la mise en place de conditions de navigabilité satisfaisantes, où seront présentées des informations importantes sur les éléments déterminant de telles conditions, illustrées par des exemples de bonnes pratiques.

23. Des ateliers régionaux seront organisés en septembre et octobre 2016 à Klaipėda (Lituanie), Budapest (Hongrie), Strasbourg (France) et Berlin (Allemagne) pour débattre en détail de la notion de conditions de navigabilité satisfaisantes. Y seront présentés et examinés la liste des indicateurs ainsi que des sujets sur lesquels des orientations sont nécessaires et un choix raisonné de bonnes pratiques. En outre, il est prévu de tenir un premier débat visant à faire le point sur d'éventuels critères dérogatoires pour les voies navigables ne satisfaisant pas à l'heure actuelle aux exigences de la catégorie IV en ce qui concerne le tirant d'eau des bateaux et la hauteur libre sous les ponts.

## **F. Pertinence pour la CEE**

24. Les dimensions des voies navigables ont un rapport direct avec les prescriptions minimales concernant le Réseau transeuropéen de transport (dont les voies navigables doivent atteindre au moins les dimensions de la catégorie IV telle que définie par la Conférence européenne des ministres des transports), mais aussi avec l'AGN et le Livre bleu.

25. En outre, plusieurs éléments qualitatifs complémentaires contribuant à définir des conditions de navigabilité satisfaisantes sont également pertinents pour les travaux de la CEE, par exemple la mise en œuvre des résolutions de la CEE sur les systèmes d'information fluviale et du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI). En outre, la réalisation de conditions de navigabilité satisfaisantes d'ici à 2030 impliquera un processus de déploiement tenant compte des points de vue des usagers ainsi que des coûts et avantages, des conditions locales et des nécessités et synergies en matière d'environnement. Ce processus devra garantir que les mesures nécessaires pour atteindre des conditions de navigabilité satisfaisantes soient élaborées de manière intersectorielle et coordonnée par les gestionnaires des voies navigables aux échelles régionale, nationale et transnationale. La fluidité des transports à travers toute l'Europe nécessitera également une coordination avec les États européens non membres de l'UE.

26. Il est proposé au SC.3 de débattre des thèmes suivants :
- a) Relations entre conditions de navigabilité satisfaisantes, AGN et Livre bleu ;
  - b) Mise en place d'une communication adéquate avec les instruments paneuropéens, notamment l'AGN et le Livre bleu ;
  - c) Valeur ajoutée de la notion de conditions de navigabilité satisfaisantes pour les États non membres de l'UE, notamment ceux qui sont riverains du Danube, de manière à garantir qu'ils bénéficient également des travaux s'y rapportant ;
  - d) Appui prévisible de la part des États membres de la CEE pour la mise en œuvre et le déploiement de conditions de navigabilité satisfaisantes en Europe.

### III. Documents de la CEE concernant la notion de conditions de navigabilité satisfaisantes

27. La CEE gère au moins trois outils importants qui pourraient être pertinents pour la notion de conditions de navigabilité satisfaisantes :

- Le plan pour le développement du réseau de voies navigables E établi par l'AGN ;
- Les règles de navigation harmonisées et le système commun de marquage des voies navigables ;
- Les résolutions de la CEE sur les systèmes d'information fluviale.

28. Les dispositions de l'annexe III de l'AGN<sup>11</sup> établissant des prescriptions relatives aux caractéristiques techniques des voies navigables E sont comparées au Règlement n° 1315/2013 de l'UE dans le tableau ci-dessous.

29. Les critères opérationnels applicables aux voies navigables E ne sont pas traités par le Règlement n° 1315/2013 de l'UE. Ils sont cependant mentionnés dans les passages relatifs à certains éléments de base.

*AGN (annexe III)*

*Règlement n° 1315/2013 de l'Union européenne*

i) La classe de la voie navigable est déterminée par les dimensions horizontales des automoteurs, des barges et des convois poussés et principalement par la dimension principale normalisée, c'est-à-dire leur bau ou largeur

L'article 15.3 réfère à la note 1 du tableau de la résolution n° 92/2 de la Conférence européenne des ministres des transports :  
« La classe d'une voie navigable est déterminée par les dimensions horizontales des bateaux ou convois poussés et, surtout, par la largeur »

ii) Seules les voies navigables répondant au moins aux conditions fondamentales de la classe IV (dimensions minimales des bateaux : 80 m × 9,5 m) peuvent être considérées comme étant des voies navigables E

Article 15.3  
« Les États membres veillent à ce que :  
a) Les fleuves, les canaux et les lacs respectent les exigences minimales des voies navigables de catégorie IV définies dans la nouvelle classification des voies navigables établie par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et qu'il y ait une hauteur libre continue sous les ponts, sans préjudice des articles 35 et 36 du présent Règlement »

<sup>11</sup> Note du secrétariat : étant donné que les caboteurs et les bateaux fluvio-maritimes ne sont pas mentionnés dans la résolution de la Conférence européenne des ministres des transports, l'alinéa xiii) n'a pas été pris en compte.

Des limitations concernant le tirant d'eau (moins de 2,50 m) et la hauteur libre minimale sous les ponts (moins de 5,25 m) ne peuvent être admises que pour les voies navigables existantes et à titre d'exception

iii) Lors de la modernisation des voies navigables de la classe IV (ainsi que des voies navigables régionales plus petites), il est recommandé de veiller à satisfaire au moins aux paramètres de la classe Va

iv) Toutefois, les nouvelles voies navigables E devraient au moins satisfaire aux conditions de la classe Vb. À ce propos, un tirant d'eau minimum de 2,80 m devrait être garanti

v) Lors de la modernisation des voies navigables existantes et lors de la construction de nouvelles voies, on devrait toujours prendre en compte un accroissement de la dimension des bateaux et des convois

vi) Afin d'améliorer l'efficacité du transport par conteneurs, on devrait veiller à offrir la hauteur libre la plus grande possible sous les ponts conformément à la note 4 du tableau 1

vii) Les voies navigables sur lesquelles on prévoit un important trafic conteneurisé ou transroulé devraient au moins satisfaire aux conditions de la classe Vb. On pourrait aussi envisager un accroissement de 7 à 10 % de la largeur de 11,4 m sur les bateaux naviguant exclusivement sur des voies navigables de la classe Va et au-dessus pour tenir compte de l'évolution future des dimensions des conteneurs et faciliter le transport des remorques

viii) Sur les voies navigables à niveau d'eau variable, la valeur recommandée du tirant d'eau devrait correspondre à celui atteint ou dépassé en moyenne 240 jours par an (ou 60 % de la période de navigation). La valeur de la hauteur libre recommandée sous les ponts (5,25 m, 7,00 m ou 9,10 m) devrait être maintenue pour le niveau de navigation le plus haut pour autant que cela soit possible et économiquement faisable

Article 15.3 a), deuxième paragraphe :

« À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission accorde des dérogations aux exigences minimales concernant le tirant d'eau (moins de 2,50 m) et la hauteur libre minimale sous les ponts (moins de 5,25 m) »

Article 16 b) :

« Le cas échéant, mise en œuvre de normes plus élevées pour la modernisation des voies navigables existantes et la création de nouvelles voies navigables conformément aux dispositions techniques de la CEMT applicables aux infrastructures afin de répondre à la demande du marché »

L'article 15.3 réfère au paragraphe 2 de la résolution n° 92/2 de la Conférence européenne des ministres des transports

L'article 16 b) (voir ci-dessus) réfère à la note 6 du tableau de la résolution n° 92/2 de la Conférence européenne des ministres des transports

L'article 16 b) (voir ci-dessus) réfère à la résolution n° 92/2 de la Conférence européenne des ministres des transports, y compris la note 8 du tableau traitant du transport en transroulage et du transport de conteneurs, tandis que la note 6 traite de la hauteur libre sous les ponts pour le transport de conteneurs

Articles 15.3 b) et 16 b) (voir ci-dessus)

Article 16 e) :

« Une attention particulière accordée aux rivières et fleuves qui sont proches de l'état naturel et à courant libre et pouvant, de ce fait, faire l'objet de mesures spécifiques »

Aucun objectif précis n'est défini dans le Règlement de l'UE en ce qui concerne le nombre de jours au-dessus du niveau d'eau minimal de référence. Cependant, la référence à la résolution n° 92/2 de la Conférence européenne des ministres des transports permet d'en citer la note 2 du tableau : « Le tirant d'eau d'une voie navigable intérieure doit être spécifié suivant les situations locales », ainsi que la note 6 relative à la hauteur libre sous les ponts pour le transport de conteneurs. Il peut en outre être précisé dans le cadre des critères d'exemption à l'article 15.3 a) que les dimensions minimales de la classe IV puissent ne pas être atteintes toute l'année

- ix) Il devrait être maintenu des normes uniformes de classe, de tirant d'eau et de hauteur libre sous les ponts sur toute voie navigable ou du moins sur des portions importantes de sa longueur Article 15.3 a)
- x) Pour autant que cela soit possible, les paramètres des voies navigables adjacentes devraient être identiques ou similaires
- xi) Le plus fort tirant d'eau (4,50 m) et la plus grande hauteur libre minimale sous les ponts (9,10 m) devraient être maintenus sur toutes les portions du réseau qui sont directement raccordées aux routes côtières
- xii) Une hauteur libre minimale de 7,00 m sous les ponts devrait être maintenue sur les voies navigables qui relient des ports maritimes importants à l'arrière-pays et qui sont adaptées à un transport efficace de conteneurs et au trafic fluvio-maritime
-