

## RÉSOLUTION N° 92/2 RELATIVE À LA NOUVELLE CLASSIFICATION DES VOIES NAVIGABLES

[CEMT/CM(92)6/FINAL]

Le Conseil des Ministres réuni à Athènes, les 11 et 12 juin 1992,

**PRENANT NOTE** du rapport qui lui a été fait et qui est reproduit ci-dessus ;

### **RECOMMANDE**

A) Au point de vue technique des infrastructures :

1. Que les gouvernements prennent en considération la nouvelle classification des voies navigables européennes telle qu'elle est définie au tableau 1 pour classer leurs propres voies navigables. Les cartes de leur réseau devront être adaptées à cette classification. Ils veilleront à faire établir un document reprenant les caractéristiques de chaque voie ou tronçon de voie (profils en travers de la voie, position du chenal, tirant d'eau autorisé, hauteurs libres sous les ponts, dimensions utiles des écluses et des autres élévateurs à bateaux...) en vue de réaliser un échange d'informations aussi complètes que possible pour l'ensemble des usagers des voies navigables. Dans cette même optique, les cartes de la CEMT et de la CEE de Genève seront revues. Ce travail sera confié à un groupe d'experts.
2. En vue de réaliser un réseau européen de voies navigables homogènes, les gouvernements devront également tenir compte de la nouvelle classification tant dans les projets de modernisation et d'amélioration de leur réseau que lors du renouvellement des ouvrages d'art.

Dans le cas de la modernisation d'une voie d'intérêt régional ou d'une voie de la classe IV, il y a lieu d'adopter au moins les paramètres de la classe Va. Pour moderniser ou créer une voie de navigation d'importance internationale, il faut prendre en considération au moins les paramètres de la classe Vb avec un tirant d'eau minimum de 2.80 mètres et une hauteur minimale sous les ponts de 7 mètres lorsque cela est nécessaire pour le transport de conteneurs. Pour les voies navigables où une hauteur libre sous les ponts de 700 cm n'est pas économiquement rentable, il faut considérer la possibilité d'utiliser des convois plus longs (Classe Vb). La longueur des écluses ou des autres ouvrages de franchissement sera fixée en fonction des dimensions supérieures des convois poussés.

3. Les techniques de navigation peuvent encore être sérieusement améliorées. Des progrès peuvent être réalisés tant en ce qui concerne la construction et l'équipement des bateaux affectés aux transports traditionnels de vrac que pour la recherche de bateaux de type nouveau, mieux adaptés pour assurer les autres transports qui se sont développés ces dernières décennies.

Les gouvernements doivent être attentifs à favoriser les initiatives en vue de moderniser le matériel de transport ainsi que le matériel de chargement, de déchargement et de transbordement. Malgré l'absence dans ce rapport de référence aux caboteurs et aux bateaux fluvio-maritimes, ils doivent aussi être pris en considération du moins sur les voies navigables qui ont un gabarit approprié à leurs dimensions.

4. Consécutivement à l'adaptation des réseaux et de leur maintien en bon état d'entretien et à l'évolution du matériel de transport, les autorités doivent être particulièrement attentives à ce que la navigation intérieure soit prête à s'intégrer, de manière harmonieuse, au marché unique de 1993. Elles devront veiller à ce que celle-ci réponde aux trafics qui s'offriront à elle et à ce qu'elle puisse s'adapter à l'informatisation des techniques de gestion commerciale et de la navigation qui se développeront dans les années à venir.

B) Au point de vue politique de développement des voies navigables :

1. Il convient que les gouvernements reconnaissent l'importance du transport par navigation intérieure et qu'il reçoive de leur part toute l'attention nécessaire afin d'aboutir à un développement conforme aux possibilités qu'il recèle. A ce sujet, les conclusions du rapport CM(89)27 du 25 octobre 1989 en ce qui concerne particulièrement le rôle de la navigation intérieure dans l'économie des transports aux niveaux national et international doivent encore être rappelées.
2. La mise en service prochaine de la liaison Rhin-Main-Danube et l'ouverture des pays de l'Europe de l'Est à l'économie de marché auront un impact favorable sur les transports par voies navigables. De nouvelles relations de trafic vont apparaître et probablement modifier quelque peu les flux de trafics existants. Il y aura lieu de veiller à ce que la transition soit la plus harmonieuse possible afin de permettre une navigabilité en continu dans l'ensemble du réseau européen.
3. De nombreuses études ont été entreprises sur les transports combinés principalement dans les relations rail-route. Il a été constaté que la navigation intérieure pouvait également s'y insérer efficacement. Des études dans ce sens ont d'ailleurs été mises à l'ordre du jour des organismes internationaux. De telles études doivent être soutenues et poursuivies avec la préoccupation de déboucher sur des réalisations concrètes.
4. Il existe une capacité disponible considérable sur le réseau européen qui peut être utilisée sans devoir recourir à des investissements importants. Partout où les infrastructures sont en concurrence, le report sur la voie navigable d'une partie du trafic en provenance de la route et du rail est souvent proposé comme solution dans la réduction des encombrements et dans l'amélioration de l'environnement. Une campagne d'information et d'incitation auprès des industries, des chargeurs et des clients potentiels devrait être lancée à l'initiative des gouvernements qui trouveraient dans ce transfert partiel de trafic une réponse à des problèmes de congestion et d'environnement qui deviennent de plus en plus ardu.

## CLASSIFICATION DES VOIES NAVIGABLES

Type de voies navigables	Classes de voies navigables	Automoteurs et chalands							Convois poussés							Hauteur minimale sous les ponts $\frac{z}{l}$	Symboles graphiques sur les cartes
		Type de bateau: Caractéristiques générales							Type de convoi: Caractéristiques générales								
		Dénomination	Longueur max.	Largeur max.	Tirant d'eau $\frac{z}{l}$	Tonnage			Longueur	Largeur	Tirant d'eau $\frac{z}{l}$	Tonnage					
D'INTERET REGIONAL	I	1	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14			
		2	1(m)	B(m)	d(m)	T(t)											
		3	Penche	38,5	5,05	1,80-2,20	250-400										
		4	Karl-Carphois	50-55	6,6	2,50	400-650										
		5	Gustav Koenigs	67-80	8,2	2,50	650-1 000										
		6	Gross Finow	41	4,7	1,40	180										
		7	BM-500	57	7,5-9,0	1,60	500-630										
		8	6	67-70	8,2-9,0	1,60-2,00	470-700										
		9	IV	Johann Welker	80-85	9,5	2,50	1 000-1 500									
		10	Va	Grands Rhénans	95-110	11,4	2,50-2,80	1 500-3 000									
		11	Vb														
		12	Via														
		13	Vib	7	140	15,0	3,90										
		D'INTERET INTERNATIONAL	VII														

## Notes du tableau

1. La classe d'une voie navigable est déterminée par les dimensions horizontales des bateaux ou convois poussés et, surtout par la largeur.
2. Le tirant d'eau d'une voie navigable intérieure doit être spécifié suivant les situations locales.
3. Valeur caractéristique du tonnage pour chaque classe en fonction des dimensions et des tirants d'eau indiqués.
4. Tient compte d'une marge de sécurité de 30 cm entre le point le plus haut du bateau ou de son chargement et la hauteur libre sous les ponts.
5. Bateaux utilisés dans la région de l'Oder et sur les voies navigables situées entre l'Oder et l'Elbe.
6. Adapté pour le transport de conteneurs :
  - 5.25 mètres pour les bateaux transportant deux couches de conteneurs ;
  - 7.00 mètres pour les bateaux transportant trois couches de conteneurs ;
  - 9.10 mètres pour les bateaux transportant quatre couches de conteneurs.50 pour cent des conteneurs peuvent être vides sinon un ballast doit être mis.
7. Le premier nombre est relatif à des situations existantes et le second à des développements futurs ou, dans certains cas, à des situations actuelles.
8. Tient compte de dimensions d'automoteurs proposés pour le transport en ro-ro et le transport de conteneurs ; les dimensions mentionnées sont des ordres de grandeur.
9. Se rapporte à des convois sur le Danube composés souvent de plus de neuf barges.