



Rhine/Meuse–Main–Danube

Voie navigable intérieure axis

La suppression des goulets d'étranglement le long du corridor Rhin–Main–Danube améliorera sa navigabilité, favorisant le transfert du fret routier vers les voies navigables sur cet axe de plus en plus encombré.

En quoi consiste l'axe?

L'axe Rhin–Main–Danube est une importante voie de transport de fret connectant la mer du Nord (port de Rotterdam) à la mer Noire (en particulier le port de Constanta). Plusieurs sections posent des problèmes de navigabilité car le tirant d'eau atteint à peine 2,8 m à certains moments de l'année. Or, pour permettre l'accès à des navires pesant jusqu'à 3 000 tonnes, un tirant d'eau en charge minimal de 2,5 m est requis sur toute la longueur de la voie navigable.

Des travaux de construction sur différentes parties du Danube – en Allemagne, en Autriche, en Slovaquie, en Roumanie et en Bulgarie – devraient assurer le tirant d'eau minimal à (presque) toutes les périodes de l'année. En particulier, les travaux devraient dégager le principal goulet d'étranglement sur la section Straubing–Vilshofen en Allemagne, qui présente le tirant d'eau le plus faible sur l'ensemble du parcours. Ce projet inclut également des travaux sur l'un des principaux embranchements du Rhin, la Meuse, afin d'assurer un tirant d'eau de 3,5 m et de permettre aux navires de 6 000 tonnes d'accéder à la Belgique.

Quels sont les avantages escomptés?

Le projet améliorera la compétitivité des voies navigables par rapport à d'autres modes de transport sur cet axe est-ouest multimodal, afin de libérer les routes du transport de fret. Ce transfert modal est particulièrement important le long du corridor danubien, qui est de plus en plus encombré en raison d'augmentations importantes du volume de trafic, augmentations qui devraient se poursuivre.

À long terme, quelque 5 milliards de tonnes-kilomètres de fret pourraient être transférés vers les voies navigables chaque année, via l'accroissement de la capacité globale de la liaison d'environ 30 %. L'amélioration de la navigabilité fluviale sera bénéfique aux opérateurs car elle entraînera une réduction substantielle des coûts de transport par tonne de fret, à concurrence de 20–30 %. Elle permettra d'intégrer les réseaux de plusieurs nouveaux États membres dans le RTE-T et contribuera également à améliorer la cohésion économique et sociale via la création d'emplois.

Où en est le projet?

La plupart des États membres concernés ont inclus les projets de construction requis dans les plans de développement de leurs infrastructures de transport nationales. Des études de rentabilité ainsi que des analyses de l'impact environnemental pour les diverses sections sont en cours ou achevées, de même que diverses études visant à analyser les risques d'inondation engendrés par les aménagements du fleuve. L'option envisagée par l'Allemagne pour la section Vilshofen–Straubing améliorera la navigabilité mais ne garantira pas un tirant d'eau de 2,5 m pendant toute l'année. Des améliorations plus complètes sont toujours en cours d'examen.

En Autriche, l'évaluation de l'impact environnemental des travaux devrait être achevée en 2006. La Hongrie a entamé une étude (financée par le RTE-T), qui devrait se terminer à la fin de 2006. Par ailleurs, les autorités hongroises et slovaques ont l'intention d'établir des directives conjointes pour le travail sur la section commune du Danube.

La Roumanie a effectué certains travaux visant à améliorer la navigabilité et a demandé une assistance technique de l'UE afin de préparer une étude exhaustive du projet sur son territoire, 75 % des coûts étant financés par les fonds ISPA (Instrument structurel de préadhésion).

Les travaux relatifs à la Meuse, aux Pays-Bas, démarreront en 2005, et ceux de l'écluse de Lanaye en Belgique, au nord de Liège, en 2006.

En plus des projets d'infrastructure, l'optimisation des conditions de transport exige une meilleure gestion du trafic sur les voies navigables. Des systèmes d'information fluviale seront déployés afin d'offrir des services d'information communs et harmonisés. Ils étayeront la gestion du trafic et du transport pour la navigation fluviale, créeront des interfaces avec d'autres modes de transport et favoriseront le transfert vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement le long du corridor.

Dans le cadre du RTE-T, les États membres développent actuellement un plan maître (prévu pour la fin de 2006) visant le déploiement technologique, financier et physique coordonné de la directive de l'UE sur les SIF (services d'information fluviale) au sein du réseau européen de voies navigables pour les années à venir.

Tronçon prioritaire	Type d'ouvrage/état d'avancement	Longueur (en km)	Calendrier	Coût total à la fin de 2004 (en Mio EUR)	Investissement jusqu'au 31.12.2004 (en Mio EUR)	Contribution du RTE-T, études comprises, jusqu'au 31.12.2004 (en Mio EUR)
Rhin-Meuse	Amélioration de la navigabilité	140	2005-19	428	0	0
Écluse de Lanaye	Nouvelle écluse	-	2006-11	76	1,1	1
Vilshofen-Straubing	Amélioration de la navigabilité	70	2008-13	128	0	0
Vienne-Bratislava	Amélioration de la navigabilité	47	2006-15	180	2	0
Palkovicovo-Mohács	Amélioration de la navigabilité	358	2007-14	300	0,6	1,1
Goulets d'étranglement en Roumanie et en Bulgarie	Amélioration de la navigabilité	927 (26 en Bulgarie)	2002-11	777	140	0
TOTAL		1 542		1 889	143,7	2,1



Voie navigable intérieure	en préparation	en construction	achevé
Autoroute de la mer			
Route			
Rail			
Voie navigable intérieure			
Aéroport			