

Projet

DECLARATION COMMUNE

**sur les directives relatives au développement de la navigation et à la protection
environnementale dans le bassin du Danube**

Déclaration commune
sur les directives relatives au développement de la navigation
et à la protection environnementale dans le bassin du Danube

- projet final en vue de commentaires d'ordre rédactionnel -

1. Introduction

L'objectif de la présente Déclaration commune est de servir de guide aux personnes chargées d'adopter des décisions en matière de transports par voie de navigation intérieure (TNI) et de durabilité environnementale ainsi qu'à celles en charge d'établir des plans, programmes et projets de gestion des eaux pertinents en matière d'environnement fluvial et de navigation.

Le processus d'élaboration de la Déclaration commune a été initié par la Commission internationale pour la protection du Danube (CIPD), la Commission du Danube (CD) et la Commission internationale pour le bassin de la Save (CIBS)¹.

La présente Déclaration commune a été élaborée en 2007 grâce à un processus intensif visant à obtenir un consensus inter-sectoriel entre des actants assumant des responsabilités et ayant des intérêts dans la navigation, l'écologie des fleuves et la gestion des eaux dans le bassin du Danube. Dans le cadre de ce processus trois séminaires réunissant des responsables et des experts ont été organisés en avril, juin et octobre 2007². Au cours de ce processus, les participants ont abouti à une conception commune en matière de protection de l'environnement fluvial et les conditions et démarches requises pour conduire et développer une navigation intérieure durable³ (y compris le maintien de l'infrastructure existante et le développement de nouveaux projets nautiques).

Il s'est avéré nécessaire de mettre l'accent sur le contexte transfrontière pour traiter les altérations hydromorphologiques et les exigences en matière d'environnement et de navigation dans le bassin du Danube. Cette Déclaration commune entend contribuer à un développement et à une amélioration durable et écologique de la navigation. Elle vise, en premier lieu, des mesures et interventions structurelles dans l'intérêt des TNI, des mesures non-structurelles devant être également adoptées pour qu'il soit modernisé et soutenu avec succès du point de vue économique.

Les participants concernés ont également souligné le fait qu'une observation stricte des cadres législatifs en vigueur, y compris de toute législation pertinente en matière d'environnement et de transport (législation nationale, directives de l'UE et prescriptions internationales) constitue la prémisse de toute activité dans la région du Danube.

¹ Pour plus d'informations prière d'accéder aux sites Internet respectifs : www.icpdr.org, www.danubecom-intern.org, www.savacommission.org

² Pour plus d'informations voir http://www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation_and_ecology_process.htm

³ Une navigation intérieure durable prend en compte et intègre les trois composantes: environnement, économie et questions sociales.

Les principes et critères de planification de cette Déclaration commune ont été développés et concertés eu égard à la situation existant dans le bassin du Danube mais pourraient également être utilisés en tant que référence pour d'autres systèmes fluviaux importants de la planète comparables au Danube.

2. Historique

Situation juridique

Le cadre juridique en matière de navigation et d'environnement dans le bassin du Danube comprend des conventions internationales entre pays aussi bien que la législation de l'UE en la matière, des politiques et des plans d'action.

L'activité de la Commission internationale pour la protection du Danube (CIPD) se fonde sur la Convention sur la protection du Danube⁴ en tant qu'instrument juridique principal pour une coopération en matière de gestion transfrontière des ressources hydrauliques dans le bassin du Danube. La CIPD est un organisme transnational promouvant des arrangements politiques et établissant des priorités et des stratégies communes pour améliorer l'état du Danube et de ses affluents. Dans la région du bassin du Danube, la CIPD coordonne la mise en œuvre de la Directive cadre de l'UE sur la politique de l'eau au niveau de l'ensemble du bassin, entre 13 Etats du Danube (voir la Déclaration du Danube⁵).

Pour le Danube, la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Convention de Belgrade)⁶ constitue le cadre régissant la navigation entre les 11 Etats membres. Cette Convention, coordonnée par la Commission du Danube a pour but de renforcer les relations économiques dans la région et de maintenir l'ensemble du Danube dans un état de navigabilité.

A un niveau sub-régional, une Convention cadre a été signée par les pays du bassin de la Save⁷ pour développer la navigation et mettre en place un système durable de gestion des eaux. Ces activités sont coordonnées par la Commission internationale du bassin de la Save.

En dehors de cela, plusieurs politiques de l'UE ont établi le cadre juridique pour la gestion des eaux et des bassins des fleuves en Europe, dont la Directive cadre 2000/60/CE sur la politique de l'eau est la plus significative du point de vue de la protection des eaux de surface et souterraines. Ceci exige l'élaboration d'ici 2009 d'un premier plan de gestion pour l'ensemble du bassin du Danube. Jusqu'en 2015 les principaux objectifs écologiques de la Directive doivent être atteints par l'introduction de programmes de mesures traitant, entre autres, des altérations hydromorphologiques causées par la navigation.

⁴ Convention sur la coopération pour la protection et l'utilisation durable du Danube (Convention sur la protection du Danube), Sofia, 1994

⁵ The Danube Basin – Rivers in the Heart of Europe (*Le bassin du Danube – rivières au cœur de l'Europe*), Vienne, 2004

⁶ Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, Belgrade, 1948

⁷ Framework Agreement on the Sava River Basin (*Convention cadre sur le bassin de la Save*) (FASRB), Kranjska Gora, 2002

La Directive de l'UE sur la politique de l'eau prescrit pour les districts des bassins fluviaux internationaux la coordination des plans de gestion des bassins des fleuves internationaux impliquant également, si possible, des Etats non-membres de l'UE⁸ Dans le district hydrographique du Danube la CIPD constitue une plate-forme de coordination de l'implémentation de la DCE UE au niveau de l'ensemble du bassin entre 13 pays du Danube.

Nombre d'autres directives, politiques et conventions du domaine écologique interfèrent avec la DCE UE et doivent être prises en considération pour une intégration politique multilatérale en matière de développement des TNI⁹, y compris les Directives de l'UE sur les habitats et les oiseaux (réseau écologique Natura 2000) et la Convention de Berne (réseau Emeraude/Emerald network).

Le Programme d'action européen intégré pour les transports par voies navigables NAIADES met en place un cadre important d'action. Ceci inclut une meilleure intégration des TNI dans les chaînes logistiques améliorant les performances écologiques de la flotte et utilisant des technologies d'information et de communication modernes (ex. pour les Services d'Information Fluviale) pour améliorer la navigation. Un élément essentiel du Programme d'action NAIADES est de développer une infrastructure adéquate des voies navigables. Pour cette raison, des projets visant l'amélioration de la voie d'eau et du transbordement peuvent être co-financés sur le budget de l'UE. Le Danube fait partie d'un projet prioritaire (No. 18) géré par les directives pour le transport trans-européen (TEN-T) dont il constitue le principal axe de transport.

A une échelle plus importante l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)¹⁰ établit des directives pour les caractéristiques de navigabilité des voies d'eau intérieures supportant un trafic international. Cet accord international est entré en vigueur dans plusieurs pays danubiens.

La mise en place et l'intégration de toutes les politiques pertinentes est cruciale pour un développement approprié des TNI et pour atteindre les objectifs écologiques dans le bassin du Danube. C'est la seule manière par laquelle les conditions requises par les TNI et l'environnement peuvent être améliorées et protégées.

⁸ Directive de l'UE sur la politique de l'eau, articles 3.4 et 3.5.

⁹ Ces directives diverses comprennent entre autres la Directive sur les oiseaux (79/409/CEE), la Directive sur l'habitat (92/43/CEE), la Directive SEA – *Strategic Environmental Assessment (2001/42/CE)* – Directive (SEA) relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (2001/42/CE), la Directive EIA – *Environmental Impact Assessment (85/337/CEE)* – Directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, la Directive UE sur les inondations, la prochaine Directive de l'UE sur la stratégie marine européenne, la politique agricole commune (PAC) et la politique de cohésion. Des explications sur les conventions en la matière (de Ramsar, de Berne, de Espoo et du patrimoine mondial) figurent dans l'Annexe 1.

¹⁰ AGN, ECE/TRANS/120/Rev.1, UN/ECE, 2006.

Situation actuelle de la navigation dans le bassin du Danube

Situation économique actuelle

Les changements politiques et économiques survenus en Europe de l'Est et du Sud-Est ces 15 dernières années ont créé une économie émergente dynamique dans la région et ont généré des besoins et des perspectives renforçant le commerce et les transports le long du Danube. La région du Danube est une des régions culturelles et économiques les plus importantes en Europe avec le fleuve lui-même en tant que principal lien vital et axe de transport.

L'élargissement de l'UE a entraîné une croissance et un renforcement énormes des liens économiques dans le Couloir du Danube et dans ses environs. L'intensification du commerce est allée de pair avec un essor rapide en amont du trafic. Les transports commerciaux le long du couloir du Danube ont monté en flèche augmentant de plus de 100 % dans presque tous les pays danubiens au cours de cette dernière décennie, une croissance beaucoup plus grande étant constatée dans les transports routiers. On s'attend à ce que les pays danubiens continuent ce développement économique dynamique au cours des prochaines années (avec un taux minimum de croissance moyenne du PIB/capita de 3 à 4 % par an jusqu'en 2015) les flux de marchandises pouvant augmenter de façon conséquente.

Par rapport aux transports routiers les TNI sont perçus comme étant plus écologiques et plus efficaces du point de vue énergétique, pouvant de ce fait contribuer à un développement social et économique durable de la région. Il convient d'assurer une utilisation multimodale des possibilités de transport disponibles (route, rail et TNI). Les politiques de transport promouvant une approche modale telle qu'articulée dans les Livres Blancs de l'UE sur les transports de 2003 et 2006 canalisent une vague de propositions d'investissements dans l'infrastructure des voies d'eau financées par les IFI et le programme TEN-T de l'UE. Les politiques de transport modal sont reflétées dans les directives établies pour sélectionner des projets et par la nomination d'un coordonnateur TEN pour les TNI. Les directives soulignent également la nécessité de respecter strictement la législation en matière d'environnement. Ces évolutions exigent d'urgence la mise en place d'une approche concertée du développement des TNI et de la protection de l'environnement.

Développement des TNI

La navigation intérieure offre des possibilités importantes pour transporter des marchandises sur le Danube et ses affluents au lieu de le faire sur les routes, d'une façon efficace du point de vue énergétique (ex. au regard des coûts par tonne-km de marchandises transportées). Elle peut contribuer à atténuer l'engorgement de certains tracés. Une utilisation plus intense des capacités disponibles des cours d'eau du bassin danubien peut contribuer à gérer les valeurs du trafic d'une façon écologique et sociale appropriée, profitant des mesures non structurelles (telles que le renouvellement de la flotte) aussi bien que des investissements dans l'infrastructure. C'est pourquoi la navigation intérieure doit participer à la croissance future des transports en maintenant ou en élargissant sa division modale actuelle dans le cadre du couloir danubien. Des prévisions indiquent des conséquences pouvant entraîner un redoublement des volumes des transports sur le Danube au cours des 10 prochaines années. Actuellement, la part revenant à la navigation dans le volume total des transports dans la région du Danube ne dépasse pas 10 %. Il appert que les conditions cadres pour la navigation

intérieure devraient être améliorées d'une façon intégrée par les dix Etats riverains du Danube selon les objectifs du Programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables NAIADES.

Les changements climatiques peuvent avoir un impact sur le développement futur des TNI dans le bassin du Danube. Par conséquent, la gestion, la planification et le développement de la navigation doivent avoir en vue le problème des changements climatiques. La navigation peut contribuer à atteindre des objectifs écologiques tels ceux du protocole de Kyoto visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Situation actuelle de l'environnement riverain dans le bassin du Danube

Nature des systèmes des grands fleuves

Les systèmes des grands fleuves tel le Danube sont des écosystèmes d'une grande complexité, à nombreuses dimensions et dynamiques étant de ce fait plus que des simples réseaux de canaux longitudinaux. La compréhension de leur grande complexité écologique requiert des observations globales et une gestion au niveau du bassin hydrographique, une approche exhaustive requise par la DCE UE.

Le Danube peut être divisé en trois parties principales – le Haut-Danube, le Danube Moyen et le Bas-Danube. Chaque partie est caractérisée par des traits distinctifs abiotiques (i.e. sans-vie), des structures hydromorphologiques et des communautés biologiques différentes. Les paramètres abiotiques comprennent l'angle de pente, la dimension des granules, la sédimentation, la turbulence, l'oxygénation et la température de l'eau.

L'« hydromorphologie » est constituée par les caractéristiques physiques des structures riveraines telles le lit du fleuve, ses rives, leur connexion avec les sites environnants et sa continuité longitudinale aussi bien que de son habitat. Des mesures structurelles anthropogéniques peuvent modifier les conditions du milieu naturel du système d'un fleuve et de ce fait influencer son état écologique. Nombreux sont les autres facteurs qui s'ajoutent à la complexité des systèmes des grands fleuves. Par exemple, des perturbations naturelles (ex. crues, sécheresse) et les variations dans le transport des sédiments qui les accompagnent sont parmi les éléments-clé constituant la base de la nature hautement dynamique des sites riverains et de leur biodiversité. Les écosystèmes des fleuves peuvent entrer en relation et interagir avec des écosystèmes secondaires (ex. par le biais des affluents, des eaux souterraines et des forêts de la plaine inondable alluvionnaire). Des forces agissantes naturelles complexes et des processus d'échange entraînent de ce fait des conditions changeantes de connectivité et un complexe hétérogène spécial d'habitat. En réalité, la conséquence la plus importante de la mosaïque toujours changeante des habitats et des écotones des cours d'eau est constituée par le fait que l'environnement riverain naturel est caractérisé en général par une biodiversité extrême.

A l'encontre d'autres fleuves européens, certains secteurs du Danube et de ses affluents hébergent toujours des complexes très typiques, naturels et dynamiques d'habitat qui sont essentiels pour de nombreuses espèces. Par exemple, ils constituent l'habitat de plusieurs espèces importantes et en voie d'extinction telles que l'esturgeon et le saumon du Danube. La Directive de l'UE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages habilite les Etats membres à désigner de tels sites comme étant protégés, afin

de protéger effectivement, de restaurer et de prévenir la destruction de ces vestiges caractéristiques.

Impact de la navigation sur le système du fleuve

Les activités et les habitudes humaines affectent l'état écologique et chimique des systèmes des grands fleuves de différentes manières. Du point de vue écologique, la navigation n'est pas l'unique facteur de pression, des activités comme la production de l'hydroélectricité et l'aménagement des fleuves contre les inondations sont également significatives. Les mesures d'ingénierie fluviale affectant les conditions hydromorphologiques initiales (ex. érosion du lit, développement morpho-dynamique du réseau de canaux, processus d'échange entre les rivières et les plaines inondables, régime des eaux souterraines) et/ou la composition naturelle des communautés écologiques (ex. barrières sur le passage des espèces de poissons migrateurs ou destruction des habitats situés sur les rives ou dans le lit du fleuve et des frayères) ont une influence décisive. Les exigences de la navigation peuvent avoir comme conséquence l'apparition d'un chenal stabilisé, à une seule voie, uniforme du point de vue écologique et manquant à la fois de structures naturelles immergées avec leurs pentes douces et de liaison avec les plaines inondables limitrophes. En sus d'autres altérations hydromorphologiques, ceci peut entraîner la disparition d'espèces.

Dans de nombreux systèmes des grands fleuves la dégradation du lit du fleuve peut mener souvent à une détérioration écologique sévère. Un transport local accru de matières du lit du fleuve et, par voie de conséquence, un charriage vers l'aval de matières suite à la construction de canaux pour améliorer la navigation et/ou contrôler les crues, peut dans nombre de cas être intensifié par une réduction substantielle de la quantité de matières arrivées du captage situé en amont. (ex. suite à des rétentions causées par des mesures visant à contrôler les crues et/ou des chaînes de centrales hydrauliques). Dès que l'érosion latérale des fleuves initialement sinueux ou méandreux est limitée par une stabilisation par des canaux, ces processus ne sont plus à même d'équilibrer les aggradations naturelles des plaines inondables naturelles. Pour cette raison, d'une part les travaux et les dragages visant la stabilisation du lit du fleuve peuvent éliminer des structures immergées écologiquement importantes et conduire à un environnement aquatique uniforme bien que l'érosion du lit du fleuve en aval des travaux de stabilisation puisse mener à une séparation verticale et à un découplage hydrologique du fleuve de ses habitats de la plaine inondable.

En sus des impacts hydromorphologiques, la navigation peut également avoir d'autres incidences sur l'environnement aquatique, telles la pollution, devant être traitée dans les plans de gestion des bassins respectifs et dans le cadre de projets spécifiques (ex. sur la collecte des déchets et des eaux usées).

D'un point de vue mécanique, la circulation des bateaux cause des vagues qui perturbent l'habitat de reproduction des poissons, des invertébrés benthiques et des plantes aquatiques. Les machines des bateaux peuvent également produire une suspension non naturelle de sédiments fins qui réduit la lumière nécessaire à la croissance des plantes et des algues.

Situation actuelle et prévisions – Rapport sur l’Article 5 DCE UE et Plan de gestion du bassin du Danube

Le Rapport sur l’article 5 DCE UE (Danube Basin Analysis 2004/Analyse du bassin du Danube 2004) représente une première étape importante visant à rassembler les plans nationaux et internationaux de gestion du bassin du Danube. Au sujet des eaux de surface, ces rapports comprennent une caractérisation des conditions naturelles et une analyse d’impact/incidence établissant quelles masses d’eau de surface risquent de compromettre les objectifs écologiques de la DCE UE.

Le Rapport d’analyse sur le Danube préparé par la CIPD a identifié des altérations hydromorphologiques causées par la navigation, la production d’énergie hydroélectrique et la protection contre les inondations et constituant un des facteurs majeurs qui affectent l’intégrité écologique du bassin du Danube. Ces altérations ont perturbé la connectivité latérale, la continuité longitudinale et ont provoqué une dégradation générale de l’état écologique.

Aujourd’hui, 30 % du parcours du Danube sont condamnés et 80 % des anciennes plaines inondables du Danube ont été perdus au cours des 200 dernières années suite à une production intensive d’hydroénergie, à la protection contre les inondations, à la navigation et à l’agriculture.

Le Plan de gestion du bassin du Danube sera finalisé d’ici fin 2009 et comprendra un Programme commun de mesures qui traitera les altérations hydromorphologiques et les incidences sur l’état de l’eau. La mise en œuvre du plan vers 2015 visera l’atteinte d’objectifs écologiques et leur conservation pour l’ensemble des eaux de surface dans le BD (bassin du Danube).

3. Equilibre des besoins de la navigation et des exigences écologiques – approche future

Pour se permettre de fonctionner, les TNI et l’intégrité écologique ont certaines exigences fondamentales. Pour développer des solutions réciproquement acceptables, de telles exigences doivent être clairement définies, c’est pourquoi elles sont énumérées ci-après. Néanmoins, les exigences ne sont pas toutes satisfaites dans chaque cas. La mise en place d’une nouvelle philosophie de planification intégrée (voir ci-dessous) a comme but de remettre les choses en place et contribuera à assurer aussi bien un développement durable des TNI dans le BD que l’atteinte de tous les objectifs environnementaux requis.

Les TNI font de leur mieux pour réduire leur impact sur l’écologie aquatique. Ceci comprend des mesures non structurelles visant l’amélioration de la navigation intérieure sur le Danube (ex. développement de la flotte, technologie nouvelle de construction des bateaux, connexions intermodales, systèmes d’information fluviale).

3.1 Besoins en TNI

La navigation est régie par une multitude d'instruments législatifs nationaux et internationaux¹¹ assurant, entre autres, la sûreté de la navigation. Pour faciliter des TNI économiques et sûrs, les points suivants décrivent les principaux besoins de tous projets d'infrastructure concernant les TNI.

- *Dimensions minima (profondeur et largeur) du chenal établies pour chaque secteur distinct de fleuve dans le contexte et se fondant sur une compréhension stratégique des exigences de l'ensemble du bassin, y compris :*
 - *Profondeur et largeur du chenal pour assurer des conditions pour une navigation durable et efficace*
 - *Rayon de courbure*
- *Construction et entretien ex. :*
 - *Régulation des basses-eaux par des ouvrages hydrauliques (ex. épis)*
 - *Dragage et remplissage*
- *L'infrastructure sera mise en place en fonction de facteurs physiques et autres relevants (ex. proximité du marché et connexions au réseau de transport).*

3.2. Besoins en intégrité écologique

L'écologie des cours d'eau dans l'UE est gouvernée par nombre d'instruments juridiques (voir ci-dessus). L'accomplissement général des prescriptions de la DCE UE et des politiques connexes est d'une importance capitale requérant l'atteinte d'un « bon état écologique » ou « bon potentiel écologique » (Masses d'eau lourdement modifiées & artificielles, ainsi qu'aucune détérioration dans l'état de l'eau).

Pour protéger/conservé l'intégrité écologique du Danube les besoins de base sont les suivants :

- *des sites riverains naturels ou d'une haute valeur écologique protégés/conservés, populations aquatiques et des secteurs de fleuve,*
- *la restauration des secteurs de fleuve modifiés/utilisés au maximum et des sites adjacents,*
- *un environnement dynamique et spécifique de canaux et de plaines inondables (au vu des structures immergées, lignes de berge, bras secondaires et plaines inondables) présentant un équilibre dynamique et des conditions adéquates de connectivité,*
- *une migration longitudinale et latérale non perturbée de toutes les espèces de poissons et de toute autre espèce aquatique pour assurer leur développement naturel et durable, et*
- *une sédimentation équilibrée.*

¹¹ Voir chapitre 2.1 et Annexe 1

Ces besoins doivent être comblés par des conceptions et des plans intégrés basés sur une caractérisation/typologie de l'écosystème de l'ensemble du bassin du Danube et sur une approche « Leitbild » processive (en utilisant une approche de type « condition de référence/directive visionnaire » comprenant les communautés biologiques aquatiques, semi-aquatiques et terrestres). En plus, la surveillance unifiée de l'ensemble du bassin se fonde sur les programmes nationaux concertés de surveillance de la DCE.

3.3 Une nouvelle philosophie intégrée de planification pour une approche commune

Pour améliorer avec succès la navigation intérieure et la protection du système du fleuve dans le bassin du Danube une philosophie commune de planification est essentielle. La prémisses d'une planification future pour des Transports par voies de navigation intérieure (TNI) est constituée par un langage commun entre les disciplines, la compréhension de la position de l'« autre » partie et une culture de la communication et de la discussion. Pour garantir une approche interdisciplinaire et une acceptation globale, et ce dès le début, du processus de planification en cours et à venir, les ministères responsables de l'environnement, de la gestion des eaux, des transports, les scientifiques et les experts en ingénierie des cours d'eau, navigation, écologie, planification spatiale, tourisme et économie au même titre que les représentants des autres participants tels des ONG écologiques et ceux du secteur privé concerné doivent être impliqués.

Les problèmes, les besoins et les buts concernant aussi bien la navigation que l'écologie doivent être clairement identifiés aussi bien au niveau des régions et des secteurs de fleuve soumis à la planification qu'en ce qui concerne les projets spécifiquement nautiques existant ou futurs. En plus, des mesures d'atténuation ou de restauration écologique doivent être proposées pour prévenir la détérioration de l'état écologique et assurer l'atteinte des objectifs environnementaux. Pressions et mesures doivent être identifiées d'un commun accord, ce but devant être atteint par un processus interdisciplinaire. Il convient d'identifier des possibilités pour améliorer aussi bien les conditions écologiques que celles de la navigation par des projets communs. Il existe plusieurs exemples notables de projets tels la manière de planification mise en œuvre dans le cadre du Projet intégré d'aménagement du fleuve sur le Danube à l'est de Vienne. Cette approche globale devrait être reprise, bien que ce projet ne représente pas la meilleure pratique quant à la stricte observation de la procédure SEA.

4. Recommandations

4.1 Approche intégrée de planification pour le bassin du Danube

Pour atteindre un « bon état écologique » ou un « bon potentiel écologique » pour toutes les eaux de surface et prévenir la détérioration de l'état écologique – tel que l'exige la DCE UE – une philosophie de planification intégrée est impérieusement nécessaire. Son but doit être constitué par des sites riverains à usage multiple (combinant, par exemple, nourriture pour des habitats de la faune et de la flore, protection contre les inondations, pêche, tourisme et navigation intérieure). Une pensée embrassant toutes les réserves d'eau et une coopération transfrontière sont des défis exigeant une planification et des processus d'adoption de décisions multidisciplinaires.

Des actions visant à améliorer la situation actuelle doivent être identifiées avec priorité et considérées aussi bien du point de vue des TNI et de l'écologie dans les domaines suivants :

- *Sections de fleuve requerrant un développement du chenal et son impact sur les qualités écologiques spécifiques et sur l'état de l'eau.*
- *Sections de fleuve requerrant une protection/restauration écologique et leur impact sur la navigabilité.*

Suite au fait que les projets des TNI ont des implications environnementales, il est nécessaire de résoudre les problèmes d'environnement avant de prendre des décisions. Ceci est exigé par la Directive (SEA) relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (2001/42/CE) et par la Directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Par le biais de telles procédures le public peut fournir son avis et la procédure d'autorisation du projet prend en compte tous les résultats¹². Une culture de la planification intégrée de projets visant l'amélioration de la navigation et de l'environnement est nécessaire pour minimiser les coûts légaux, les échéances et parfois des conséquences imprévisibles.

4.2 Principes intégrés de planification

Pour mettre en œuvre une approche intégrée de planification pour tous les plans et projets, tous les participants concernés doivent convenir de principes communs de planification visant des solutions acceptables aussi bien par l'écologie que par la navigation. De tels principes de planification doivent être appliqués à chaque projet dans le bassin du Danube et comprendre au moins les étapes suivantes et, en premier lieu et surtout, une planification commune des projets envisageant des améliorations aussi bien de l'environnement que de la navigation en tant que moyen pour accélérer le processus :

- *Désigner des équipes interdisciplinaires de planification impliquant les principales parties concernées, y compris les ministères responsables des transports, de la gestion des eaux et de l'environnement, les administrations des voies d'eau, des représentants des aires protégées, les autorités locales, des organisations non gouvernementales, du tourisme, des établissements scientifiques et des experts indépendants (internationaux).*
- *Définir les objectifs de plans communs.*
- *Mettre au point un processus de planification transparent (information/participation) basé sur des données intelligibles et comprenant les repères environnementaux et les normes en vigueur requis pour une Evaluation stratégique environnementale (SEA - pour évaluer des plans, des programmes et des politiques) et une Evaluation de l'impact sur l'environnement(EIA – pour les projets).*

¹² Des détails supplémentaires sur les directives et les instructions de la Commission concernant leur application sont accessibles à l'adresse <http://ec.europa.eu/environment/eia/home.htm>.

- Assurer la comparabilité des variantes et évaluer la faisabilité d'un plan (y compris les coûts et bénéfices) et/ou d'un projet (y compris une présentation du status quo, des variantes et des mesures non structurelles ainsi que les coûts environnementaux et des ressources).
- Apprécier si le projet a un impact sur l'ensemble du bassin ou transfrontière.
- Informer et consulter les commissions fluviales dans le bassin du Danube (CIPD, Commission du Danube, Commission internationale pour le bassin de la Save) avant de décider de nouveaux développements, ainsi que les pays éventuellement affectés.
- Respecter le Plan relatif à la gestion du bassin du Danube 2009, y compris son Programme commun de mesures, ainsi que les plans et programmes, sectoriels et nationaux, de mesures de gestion de bassins de fleuves en tant que base pour une planification intégrée et la mise en œuvre de projets d'infrastructure des TNI, tout en respectant les prescriptions de la législation en vigueur en matière d'environnement.
- Définir et assurer les conditions préliminaires et les objectifs des TNI et de l'écologie des fleuves/plaines inondables et, par la suite, considérer la nécessité de prévenir leur détérioration, les mesures d'atténuation et/ou restauration pour répondre à toutes les exigences environnementales.
- S'assurer qu'il n'existe pas de moyens alternatifs viables, meilleurs du point de vue de l'environnement et dont le coût ne serait pas disproportionné pour atteindre l'objectif envisagé, conformément à l'Article 4(7) de la DCE UE. Chercher à éliminer ou, s'il n'est pas possible, à minimiser les incidences des interventions mécaniques structurelles/hydrauliques dans le système du fleuve par voie d'atténuation et/ou restauration, préférence étant accordée aux interventions réversibles.
- S'assurer, lors de la planification de projets nautiques, que le problème du changement climatique et ses effets ont été pris en compte.
- Utiliser les meilleures pratiques pour améliorer la navigation¹³.
- Etablir la priorité des éventuelles mesures visant le meilleur effet concernant le développement possible aussi bien environnemental que nautique et le meilleur usage des ressources financières.

¹³ Pour les meilleures pratiques en matière de mesures structurelles voir entre autres des documents sur l'activité de l'UE, études techniques et de cas dans le domaine des TNI et de l'hydromorphologie : bonne pratique dans la gestion des incidences écologiques des projets de centrales hydroélectriques, travaux de protection contre les inondations et travaux visant à faciliter la navigation selon la DCE UE; exemple de meilleure pratique à développer dans le cadre du Plan de gestion du bassin du Danube de la CIPD; meilleure pratique pour les approches intégrées de planification tel le « Projet intégré d'aménagement du fleuve sur le Danube à l'Est de Vienne ».

- *Assurer des conditions flexibles pour le financement de projets pour rendre possible une planification intégrée (y compris l'implication de tous les groupes concernés) ainsi qu'une mise en œuvre et une surveillance adaptables.*
- *Surveiller les incidences des mesures et, si elles sont importantes, les adapter (Des exemples d'éventuelles mesures sont fournis dans l'Annexe 2).*

4.3 Critères d'ingénierie fluviale

Pour mettre en œuvre les principes de planification mentionnés ci-dessus il convient d'appliquer les critères suivants au cours de l'étape de conception des projets nautiques :

- *en décidant de la profondeur et largeur adéquates du chenal, procéder « cas par cas » en ayant en vue aussi bien les exigences écologiques pour les secteurs de fleuve et l'ensemble du bassin que les exigences stratégiques des TNI à l'échelle de l'ensemble du bassin¹⁴,*
- *« Travailler avec la nature » chaque fois qu'il est possible pour mettre en œuvre des mesures en accord avec les processus morphologiques naturels du fleuve donné suivant le principe d'une intervention technologique minimale ou temporaire,*
- *une conception intégrée des ouvrages de régularisation selon des critères à la fois hydrauliques, morphologiques et écologiques,*
- *réalisation des mesures sous une forme adaptative (ex. stabilisation du lit du fleuve par une amélioration granulométrique du lit, régularisation des basses eaux par des épis),*
- *usage optimal du potentiel de restauration du fleuve (ex. restauration des berges) et de connexion des canaux secondaires,*
- *s'assurer que le niveau des crues n'est pas excessif et, cas idéal, qu'il est réduit.*

5. Suivi

La CIPD, la Commission du Danube et la Commission Internationale du bassin de la Save chercheront à faire approuver la Déclaration commune fin 2008.

La CIPD, la Commission du Danube et la Commission Internationale du bassin de la Save organiseront un séminaire mi-2008 en vue d'assurer l'application, le contrôle et l'évaluation de la Déclaration commune.

Toutes les organisations impliquées dans ce processus assureront l'approbation, la promotion et l'utilisation de la Déclaration commune.

¹⁴ Voir également les chapitres 2.1 (situation juridique), 3.1 et 3.2 (besoins en TNI et intégrité écologique).

La Commission du Danube organisera d'ici fin 2008 un séminaire spécial sur le développement et l'entretien technique écologique du fleuve à l'intention des administrations des voies d'eau et des autorités de la navigation du bassin du Danube.

La CIPD, la Commission du Danube et la Commission Internationale du bassin de la Save et les parties concernées se rencontreront chaque année pour discuter des développements spécifiques en matière de navigation et d'environnement et pour mettre en vedette de bonnes pratiques en matière de projets d'entretien.

L'Union européenne de la navigation fluviale (EBU) et l'AIPCN continueront à discuter et à évaluer le potentiel des mesures non structurelles visant à améliorer les TNI dans le bassin du Danube dans le cadre d'un forum approprié.

La CIPD convoquera une rencontre des ministres responsables des transports par voie d'eau, de la gestion des eaux, de l'environnement et les administrations des voies d'eau en vue d'assurer la mise en œuvre du Programme de mesures requis par la DCE UE au niveau national, sub-bassin et du bassin du Danube y compris l'échange d'informations avec les parties concernées.

Les projets actuellement en cours d'être mis en œuvre ou en voie de planification (voir l'Annexe 3) doivent appliquer les principes stipulés dans la Déclaration commune. Les progrès et développements de ce processus de mise en œuvre seront rapportés à la CIPD, la Commission du Danube et la Commission internationale pour le bassin de la Save par les autorités et/ou pays responsables.

Les participants à ce processus assureront le développement, la promotion et l'intégration de recherches scientifiques en matière de biodiversité, d'impact de mesures technologiques sur l'écologie/restauration des systèmes des plaines inondables du fleuve et de changement climatique.

Tout(tous) initiateur(s) de nouveaux projets assurera(ont) la meilleure exploitation possible des fonds appropriés de l'UE et d'autres fonds internationaux (R&D, TEN-T, LIFE, ERDF, Fonds de cohésion, ENPI, etc.) pour garantir l'application complète des prescriptions en matière de transport et d'environnement. La décision concernant l'utilisation de certains de ces fonds revient aux gouvernements nationaux.

6. Annexes

1. *Aperçu sur le cadre juridique*
2. *Exemples d'éventuelles mesures*
3. *Liste des projets de TNI en cours – à tenir à jour*
4. *Liste des organisations participantes*

Documents importants n'ayant pas pu être discutés durant le processus :

- *Liste des goulets d'étranglement TNI*
- *Liste des secteurs sensibles de fleuve.*

Original anglais
Traduction non officielle

- fin-

ANNEXE 1 : Historique du cadre légal

Convention de Belgrade (<http://www.danubecom-intern.org>)

La *Convention relative au régime de la navigation sur le Danube* signée à Belgrade le 18 août 1948 est l'instrument juridique international régissant la navigation sur le Danube. La « Convention de Belgrade » assure la libre navigation sur le Danube en conformité avec les intérêts et les droits souverains des parties contractantes souhaitant en même temps resserrer les liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec les autres pays.

En vertu de la Convention, les 11 Etats membres: Allemagne, Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Moldova, Roumanie, Russie, Slovaquie, Serbie, et Ukraine, s'engagent à maintenir leurs secteurs du Danube en état de navigabilité pour les bâtiments fluviaux et en ce qui concerne les secteurs appropriés pour les bâtiments de mer, à exécuter les travaux nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de navigation et à ne pas empêcher ou entraver la navigation dans les chenaux navigables du Danube.

La *Commission du Danube* siège depuis 1954 à Budapest. Elle est constituée des représentants des Etats membres désignés pour veiller à la mise œuvre de la Convention et pour s'acquitter d'autres tâches diverses afin d'assurer des conditions adéquates à la navigation sur le Danube. Du point de vue historique, son origine commence avec les Conférences de Paris de 1856 et 1921 ayant établi pour la première fois un régime international pour sauvegarder la libre navigation sur le Danube.

Les attributions relevant de la compétence de la Commission sont les suivantes :

- de veiller à l'exécution des dispositions de la Convention ;
- de dresser, sur la base des propositions et des projets présentés par les Etats danubiens et par les Administrations fluviales spéciales, le plan général des grands travaux dans l'intérêt de la navigation, ainsi que d'établir l'évaluation générale des dépenses concernant ces travaux ;
- de donner des consultations et de faire des recommandations aux Etats membres au sujet de l'exécution des travaux visés ci-dessus, en tenant compte des intérêts techniques et économiques, des plans et des possibilités des Etats respectifs.

La Commission du Danube s'emploie activement pour mettre en oeuvre la *Déclaration sur les voies navigables et les transports européens* adoptée par la Conférence ministérielle sur les problèmes les plus urgents des transports par voie navigable en Europe (Budapest, le 11 septembre, 1991), ainsi que la *Déclaration de la Conférence de Rotterdam sur l'accélération de la coopération européenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport fluvial* (5-6 septembre, 2001).

Une autre question relevante dans ce contexte est l'harmonisation des prescriptions, règles et normes techniques ainsi que des dispositions légales en vigueur sur le Danube, sur le Rhin, dans l'Union européenne et celles adoptées par la CEE-ONU, afin de créer un système paneuropéen uniforme de navigation par voies d'eau intérieures comprenant des structures organisationnelles conformes aux conditions actuelles.

Convention sur la protection du Danube (www.icpdr.org)

La *Convention sur la coopération pour la protection et l'utilisation durable du Danube* (Convention sur la protection du Danube) constitue l'instrument juridique global pour la coopération et la gestion transfrontière de l'eau dans le bassin du Danube.

La Convention a été signée le 29 juin 1994 à Sofia, Bulgarie, par onze des Etats riverains du Danube – Allemagne, Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Moldova, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Ukraine et par la Communauté européenne, entrant en vigueur en octobre 1998, quand elle fut ratifiée par neuf signataires.

L'objectif principal de la Convention sur la protection du Danube (CPD) est d'assurer la gestion durable et équitable des eaux de surface et souterraines du bassin du Danube, ce qui implique :

- la conservation, l'amélioration et l'utilisation rationnelle des eaux de surface et souterraines ;
- des mesures préventives pour contrôler les dommages causés par des accidents impliquant des substances dangereuses pour l'eau, des crues et des dérives de glaces ;
- des mesures visant la réduction des charges polluantes qui, provenant de sources situées dans le bassin hydrographique, sont déversées dans la mer Noire.

Les signataires de la CPD sont convenus de coopérer sur les questions fondamentales de gestion de l'eau en prenant « toutes mesures juridiques, administratives et techniques requises pour maintenir, voire améliorer, l'état actuel du Danube et des eaux de son bassin hydrographique en termes d'environnement et de qualité de l'eau, et pour prévenir et limiter autant que possible les modifications et effets préjudiciables réels ou potentiels. ».

La *Commission internationale pour la protection du Danube* (ICPDR/CIPD) est une organisation transnationale établie pour mettre en œuvre la CPD. Formellement, la CIPD est composée de délégations désignées par les parties contractantes de la Convention sur la protection du Danube, mais elle a également mis en place un cadre permettant à d'autres organisations d'y adhérer.

Actuellement, des délégués nationaux, hauts-représentants ministériels, experts techniques et membres de la société civile et de la communauté scientifique coopèrent dans le cadre de la CIPD pour assurer la gestion durable et équitable des eaux du bassin du Danube.

Depuis sa création en 1998, la CIPD a promu d'une manière efficace des accords politiques et l'établissement de priorités et stratégies communes visant à améliorer l'état du Danube et de ses affluents.

Ceci comprend une amélioration des instruments servant à gérer les problèmes environnementaux dans le bassin du Danube tels que :

- Le Système d'alerte en cas d'accident,
- Le réseau de contrôle transnational pour la qualité de l'eau et

- Le système d'information pour le Danube (Danubis).

Les objectifs de la CIPD sont les suivants :

- Sauvegarder les ressources en eau du Danube pour les générations futures
- Des eaux naturellement équilibrées sans des excédents en nutriments
- Plus de risque causé par des produits chimiques toxiques
- Des systèmes fluviaux sains et durables
- Crues sans dommages

L'activité de la CIPD est menée à bien par un Secrétariat siégeant à Vienne, Autriche.

Accord-cadre concernant le bassin de la Save
(<http://www.savacommission.org/index.php>)

L'*Accord-cadre concernant le bassin de la Save* (ACBS) a été signé par les pays riverains (République de Slovénie, République de Croatie, la Bosnie et Herzégovine, et la République Fédérale de Yougoslavie à Kranjska Gora (Slovénie) le 3 décembre, une fois des négociations menées sous l'égide du Pacte de stabilité pour l'Europe du Sud-Est achevées avec succès.

L'Accord est entré en vigueur le 29 décembre 2004, la *Commission internationale pour le bassin de la Save* (Commission de la Save) étant constituée en juin 2005 à Zagreb. La CS a été établie pour mettre en oeuvre l'Accord-cadre et pour réaliser des objectifs agréés mutuellement :

- Etablissement d'un régime international de la navigation sur la Save et ses affluents navigables ;
- Mise en place d'une gestion durable des eaux ;
- Mesures visant la prévention et la réduction des dangers ainsi que l'élimination des conséquences de l'impact de crues, glaces, sécheresses et accidents impliquant des substances présentant un impact négatif sur l'eau.

L'Accord définit également les principes généraux d'action des parties qui coopéreront en se fondant sur l'égalité souveraine, l'intégrité territoriale, le bénéfice réciproque et la bonne volonté, avec le respect réciproque des lois, institutions et organisations nationales en agissant en concordance avec la DPE UE.

L'Accord stipule la coopération et l'échange de données entre les parties en ce qui concerne le régime des eaux de la Save, le régime de la navigation, les réglementations, les structures organisationnelles et les pratiques administratives et techniques. Il envisage également une coopération nécessaire avec des organisations internationales (CIPD, Commission du Danube, CEE-ONU et des institutions de l'UE). Les parties appliqueront dans toutes leurs actions le principe d'une utilisation et division raisonnable et équitable des

ressources d'eau du bassin de la Save. Elles régleront par entente réciproque toutes les questions relatives à des mesures renforcées visant à assurer un régime unifié de l'eau et à éliminer ou réduire l'impact transfrontière sur les eaux des autres parties.

La navigation sur la Save est libre pour les bateaux marchands de tous les Etats à l'instar de la réglementation stipulée par la Convention relative à la navigation sur le Danube. Les bateaux marchands auront le droit de libre entrée dans les ports situés sur le secteur de la Save allant de Sisak à son confluent avec le Danube ainsi que sur tous les secteurs navigables des affluents de la Save. Les parties prendront des mesures visant à maintenir les voies d'eau situées sur leur territoire en état de navigabilité, à améliorer les conditions de la navigation et à ne pas entraver ou empêcher la navigation.

Les parties prépareront des plans communs pour la gestion des ressources d'eau sur proposition de la Commission de la Save.

Les fonctions de la Commission de la Save sont les suivantes :

- Adoption de décisions visant à assurer la sécurité de la navigation, de décisions en matière de financement de la construction de voies navigable et de l'entretien de ces dernières, de décisions concernant son activité, son budget et ses actions ;
- Adoption de recommandations et autres mesures concernant la mise en œuvre de l'ACBS.

En janvier 2006, la Commission de la Save a établi son Secrétariat à Zagreb.

Directives de l'UE en la matière

La Directive 2000/60/CE de l'UE établissant un cadre pour la politique de l'eau (CPE UE) est la plus significative du point de vue de la protection des eaux de surface et souterraines. Ceci comprend une exigence visant le développement d'un premier plan de gestion du bassin pour l'ensemble du bassin du Danube d'ici 2009. Ce processus impliquant 13 Etats du bassin danubien, y compris des pays non-membres de l'UE, est coordonné par la CIPD, sa première étape – l'établissement de l'Analyse du bassin du Danube 2004 – ayant été menée à bien. D'ici 2015, il convient de réaliser les principaux objectifs de la Directive qui sont, entre autres le *bon état écologique* et le *bon état chimique* pour les masses d'eau de surface en général ou le *bon potentiel écologique* et le *bon état chimique* dans le cas spécial d'une masse d'eau fortement modifiée ou artificielle. Ces objectifs seront atteints par la mise en œuvre de programmes de mesures concernant entre autres des altérations hydromorphologiques causées par la navigation. Pour plus d'information voir: http://ec.europa.eu/environment/water/water-framework/index_en.html.

La **Directive oiseaux (79/409/CEE)** (*Directive du Conseil, du 2 avril 1979, concernant la conservation des oiseaux sauvages*) identifie 181 espèces et sous-espèces en danger pour lesquelles il est demandé à chaque Etat de désigner des aires spéciales de protection. Voir http://ec.europa.eu/comm/environment/nature_biodiversity/index_en.htm

La **Directive habitats de 1992** (*Directive 92/43/CEE du Conseil, du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages*) entend protéger des espèces sauvages et leurs habitats. Il est demandé à chaque Etat membre d'identifier des sites d'importance européenne et de mettre en place un plan de gestion spécial

pour les protéger, en combinant la protection à long terme avec des activités économiques et sociales en tant que composantes d'une stratégie de développement durable. Ces sites, de même que ceux de la Directive oiseaux, constituent le réseau Natura 2000, pierre angulaire de la politique de l'UE en matière de protection de la nature. Voir http://ec.europa.eu/comm/environment/nature_biodiversity/index_en.htm.

La « **directive SEA** », **Directive 2001/42/CE** du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

L'objectif de la Directive SEA est d'assurer que les incidences sur l'environnement de certains plans et programmes sont identifiées et évaluées au cours de leur préparation et avant leur adoption. Le public et toutes les autorités concernées peuvent donner leur avis et tous les résultats sont intégrés et pris en compte au cours de la procédure de planification. La directive SEA contribuera à une planification plus transparente en impliquant le public et en intégrant les considérations environnementales.

Des détails complémentaires sur la Directive 2001/42/CE, les instructions de la Commission pour sa mise en œuvre et la Directive EIA (voir ci-dessous) sont accessibles sur le site <http://ec.europa.eu/comm/environment/eia/home.htm>.

La « **directive EIA** », (*Directive du Conseil n° 85/337/CEE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement*) **Directive 85/337/CEE** (évaluation des incidences environnementales) assure que les incidences de certains projets sur l'environnement sont identifiées et évaluées avant qu'une autorisation soit donnée. La directive EIA établit quelles catégories de projets doivent être soumises à une évaluation, quelles sont les procédures à suivre et le contenu de l'évaluation.

Conventions internationales en matière d'environnement

Convention de Berne (http://www.coe.int/t/e/cultural_co-operation/environment/nature_and_biological_diversity/Nature_protection/index.asp#TopOfPage)

La *Convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe* adoptée le 19 septembre 1979 à Berne est entrée en vigueur le 1^{er} juin 1982. Elle a été signée par 39 États membres du Conseil de l'Europe de même que par l'Union européenne (la Bosnie-Herzégovine jouit du statut d'observateur sans être signataire). Cette convention vise à assurer la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe par une coopération entre les États et à protéger les espèces migratoires en danger.

Les États prennent les mesures législatives et administratives appropriées dans le but de protéger les espèces de la flore sauvage, énumérées à l'annexe I. Sont interdits par la convention: la cueillette, le ramassage, la coupe ou le déracinage intentionnels de ces plantes. Les espèces de la faune sauvage, figurant à l'annexe II doivent également faire l'objet de dispositions législatives ou administratives appropriées, en vue d'assurer leur conservation. Sont prohibés, entre autres, la détérioration ou la destruction intentionnelles des sites de reproduction ou des aires de repos; la perturbation intentionnelle de la faune sauvage, notamment durant la période de reproduction, de dépendance et d'hibernation.

En 1998 a été lancé dans le cadre des travaux de la Convention le *Réseau Emeraude* composé de « zones d'intérêt spécial pour la conservation », appelé à se constituer sur le territoire de chaque Partie contractante, étant constitué selon les mêmes principes que le programme *Natura 2000* de l'UE et représentant dans les faits sa prolongation dans les pays non communautaires.

La Convention sur la diversité biologique (<http://www.cbd.int>).

La *Convention sur la diversité biologique* a été signée en 1992; elle a été ratifiée par 196 pays du monde entier y compris l'Union européenne et toutes les parties contractantes de la CIPD (plus le Monténégro). Les objectifs de la Convention sont la conservation de la diversité biologique, l'utilisation durable de ses éléments et le partage juste et équitable des avantages découlant de l'exploitation des ressources génétiques.

En avril 2002, les parties à la Convention se sont engagées à atteindre avant 2010 un enrayment significatif de l'appauvrissement de la biodiversité au niveau global, régional et national pour contribuer à réduire la pauvreté et pour le bénéfice de toute forme de vie sur Terre, connue comme *2010 Biodiversity Target*. Cet objectif a été par la suite entériné par le Sommet mondial pour le développement durable et par l'Assemblée générale des Nations Unies, étant incorporé en tant que nouvel objectif dans les objectifs du millénaire pour le développement.

La Convention de Ramsar (<http://www.ramsar.org>).

La Convention sur les zones humides, signée à Ramsar, en Iran, en 1971 et entrée en vigueur en 1975 est un traité intergouvernemental qui sert de cadre à l'action nationale et à la coopération internationale pour la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides et de leurs ressources. C'est le traité relatif à la conservation le plus ancien au monde ayant pour mission l'utilisation durable des zones humides par l'humanité sans perturber les propriétés naturelles de l'écosystème.

La Convention a, actuellement 156 Parties contractantes qui ont inscrit 1676 zones humides, pour une superficie totale de 150 millions d'hectares, sur la Liste de Ramsar des zones humides d'importance internationale.

Cette liste, connue sous le nom de sites Ramsar, reconnaît les zones humides les plus importantes dans le monde, tout en constituant un instrument efficace pour aider les pays à atteindre leurs objectifs en matière de durabilité. Quelque 80 zones humides du bassin du Danube sont incluses dans la liste de sites Ramsar.

Convention d'Espoo (<http://www.unece.org/env/eia/eia.htm>)

La *Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement (EIE) dans un contexte transfrontière* est une convention de la CEE-ONU signée à Espoo, Finlande, en 1991 et entrée en vigueur en 1997. Elle stipule les obligations des Parties d'évaluer l'impact sur l'environnement de certaines activités au début de la planification. Elle stipule également l'obligation générale des Etats de notifier et de se consulter sur tous projets majeurs à l'étude susceptibles d'avoir un impact transfrontière préjudiciable important sur l'environnement.

Le Protocole sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement des décisions stratégiques (Kiev 2003) s'ajoutera à la Convention d'Espoo en assurant que chaque Partie intégrera des évaluations des conséquences environnementales dans ses plans et programmes aux étapes initiales constituant de ce fait l'outil principal pour le développement durable. Le Protocole promeut également une large participation publique au processus d'adoption de décisions gouvernementales.

Convention du patrimoine mondial (<http://whc.unesco.org/>)

La *Convention concernant la protection du patrimoine mondial culturel et naturel* a été adoptée par l'UNESCO en 1972, étant ratifiée depuis par 184 Etats-Parties.

Un site du patrimoine mondial UNESCO est un site spécifique (forêt, montagne, lac, désert, monument, bâtiment, agglomération ou ville) qui a été désigné et confirmé en vue de son inclusion sur la liste tenue par le Programme du patrimoine mondial administré par la Commission du patrimoine mondial de l'UNESCO. En 2007, un nombre total de 851 sites culturels, naturels et mixtes étaient recensés dans les 142 Etats-Parties. Chaque site du patrimoine mondial est la propriété du pays sur le territoire duquel il est situé, sa protection et conservation concernant néanmoins tous les pays du patrimoine mondial. Un tel site dans le bassin du Danube est le delta du Danube.

Accords et programmes internationaux importants en matière de navigation

Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) (<http://www.unece.org/trans/conventn/agn.pdf>)

Cet Accord a été adopté à Genève en 1996 et est entré en vigueur en 1999, étant signé actuellement par 17 parties et ratifié par 13. L'objectif de l'AGN est d'établir des paramètres techniques et fonctionnels unifiés pour la construction, la modernisation, la reconstruction et l'utilisation des voies navigables destinées au transport fluvial international.

L'AGN établit un réseau européen de voies navigables et de ports ainsi qu'une infrastructure uniforme et des paramètres fonctionnels auxquels ces voies doivent se conformer. Les dimensions géographiques du réseau de voies navigables E comprenant des fleuves, canaux et routes côtières navigables s'étendent de l'Atlantique à l'Oural, reliant 37 pays et franchissant la région européenne. En adhérant à l'AGN, les gouvernements s'engagent à développer et construire des voies navigables et des ports d'importance internationale conformément à des conditions uniformes convenues dans le cadre de leurs programmes d'investissement.

L'Accord souligne l'importance du transport par voies navigables, lequel, par rapport à d'autres modes de transport intérieur présente des avantages économiques et environnementaux pouvant, de ce fait, contribuer à réduire l'engorgement, les accidents de trafic et l'impact environnemental négatif dans le système de transport pan européen.

NAIADES

La Communication de la Commission européenne *sur la promotion du transport par voies navigables « NAIADES »* comprend un *Programme d'action européen intégré* pour le développement de ce mode de transport. Le Programme d'action se concentre sur cinq domaines interdépendants, notamment sur la création de conditions favorable pour des

services et des marchés nouveaux, la modernisation de la flotte, notamment de ses performances environnementales, les emplois et les compétences et la promotion du transport par voie navigable en tant que partenaire viable en affaires.

La partie V du Programme d'action concerne l'infrastructure des voies navigables. Il y est proposé, entre autres, qu'un Plan européen de développement visant l'amélioration et l'entretien des structures des voies navigables et des facilités de transbordement soit mis en place pour rendre les transports trans-européens par voie navigable plus efficaces, tout en respectant les exigences environnementales. La Communication souligne le fait que le développement de l'infrastructure des voies navigables doit avoir lieu d'une façon coordonnée et intégrée, en encourageant un agrément réciproque concernant une utilisation multimodale des voies d'eau tout en réconciliant la protection de l'environnement avec une mobilité durable.

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (A.D.N.)<http://www.unece.org/trans/conventn/agn.pdf>

L'ADN a été établi pour accroître la sécurité des transports internationaux des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, contribuer à la protection de l'environnement par la prévention de la pollution qui pourrait résulter d'accidents et d'incidents au cours de ces transports et de faciliter les opérations de transport et de promouvoir le commerce international.

Le Règlement annexé à l'Accord comprend des prescriptions techniques relatives au transport international de substances et articles dangereux sous emballage ou en vrac à bord de bateaux et de bateaux-citernes de navigation intérieure, de même que des dispositions uniformes concernant la construction et le fonctionnement de tels bateaux. Il établit également des prescriptions et procédures internationales concernant l'inspection, la délivrance de certificats d'agrément, la reconnaissance de sociétés de classification, le contrôle ainsi que la formation et l'examen des experts.

L'ADN a été adopté le 25 mai 2000 à Genève, lors d'une conférence diplomatique organisée conjointement par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (CEE-ONU) et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR).

Avec six Etats contractants comprenant l'Autriche, la Bulgarie, la Hongrie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Fédération de Russie, l'Accord entrera en vigueur dès qu'un Etat de plus déposera ses instruments de ratification, acceptation, approbation ou adhésion.

En attendant l'entrée en vigueur de l'ADN, le Règlement annexé est régulièrement mis à jour dans le cadre d'un groupe d'experts commun de la CEE-ONU et de la CCNR, son application étant recommandée par le biais des législations nationales. La version actuelle date de 2007.

ANNEXE 2 : Exemples d'éventuelles mesures

Liste des besoins de la navigation, y compris des mesures appropriées, leur effet général et leur pression spécifique sur l'écologie. Mesures écologiques pour atteindre et assurer un objectif/durabilité environnemental(e) (à élargir).

Cette liste n'est pas exhaustive

Besoins de la navigation	Mesures nautiques	Effets généraux	Pressions/effets sur l'écologie	Besoins écologiques	Mesures environnementales
Profondeur minimale (chenal navigable)	Transformation du chenal navigable visant la rive extérieure et les sections à eaux profondes, régularisation des basses-eaux, dragage et remplissage de matériaux	Croissance des niveaux par basses-eaux	Canalisation du fleuve suite à la régularisation des basses-eaux, réduction du morphodynamisme	Minimisation des mesures visant l'aménagement du fleuve	Restauration du fleuve (notamment des berges et des plaines inondables)
Minimisation de la vitesse du courant latéral	Améliorations du lit du fleuve aux confluences avec les affluents et rétablissement des connexions avec les canaux latéraux par des ouvrages d'aménagement	Baisse des vitesses du courant latéral	Morphodynamisme réduit aux confluences, vitesses réduites des courants latéraux	Pas de restriction concernant la berge et le dynamisme des canaux latéraux	Rétablissement des liaisons avec les canaux latéraux et restauration des confluences avec les affluents

Besoins de la navigation	Mesures nautiques	Effets généraux	Pressions/effets sur l'écologie	Besoins écologiques	Mesures environnementales
Aucune variation brusque dans la zone du courant, vitesse du courant.	Limitation des variations de la vitesse du courant (fluctuations graduelles) visant par exemple de nouveaux travaux de régularisation sur des secteurs non modifiés situés en amont ou en aval	Basse variabilité spatiale des conditions limitant la navigation	Lit du fleuve modifié par rapport à des conditions plus naturelles	Développement du lit du fleuve et vitesses du courant conformes aux conditions (visions) de la ligne de conduite (<i>Leitbild</i>)	Développement de mesures visant l'aménagement du fleuve pour améliorer la variabilité du lit du fleuve
Position et géométrie prédictible du chenal navigable	Minimisation des sédimentations brusques par des épis, des travaux de dragage et de remplissage	Moins d'interruptions / perturbations de la navigation	Transport de sédiments et morphologie du fleuve modifiés, altération de l'habitat.	Variations des profondeurs de l'eau, de la largeur du courant d'eau, des dimensions des sédiments et des gradients du lit latéral bas du fleuve	Mesures de restauration conduisant à de grandes variations des profondeurs de l'eau, de la largeur du chenal, des dimensions des sédiments et à des gradients latéraux modérés
Pas de tendance extrême à une aggradation / dégradation du lit du fleuve dans le chenal principal	Ex. Construction d'épis (aggradation), travaux de dragage et de remplissage, / élargissement du lit du fleuve, amélioration granulométrique du lit (dégradation)	Stabilité dynamique du lit du fleuve	Un besoin d'écologie également, la pression n'étant pas due à la navigation fluviale	Pas de tendance extrême à une aggradation / dégradation du lit du fleuve dans le chenal principal	Ex. Construction d'épis (aggradation), travaux de dragage et de remplissage, / élargissement du lit du fleuve, amélioration granulométrique du lit (dégradation)

Besoins de la navigation	Mesures nautiques	Effets généraux	Pressions/effets sur l'écologie	Besoins écologiques	Mesures environnementales
				Morphodynamismes du chenal	Conservation ou amélioration de la morphologie du fleuve: lit du fleuve non pavé, maintien des morphodynamismes, épis à formes spéciales pour améliorer les morphodynamismes, évitement de champs d'épis.
				Morphodynamismes de la berge du fleuve	Mise en place de berges de fleuve plus <i>naturelles</i> : restauration de la berge du fleuve, enlèvement des protections de la berge, érosion latérale, épis déclinants pour augmenter l'érosion latérale

Besoins de la navigation	Mesures nautiques	Effets généraux	Pressions/effets sur l'écologie	Besoins écologiques	Mesures environnementales
				Connectivité latérale	Plaines inondables / terres humides / reconnection de bras latéraux, plus d'eau dans les plaines inondables/ aires alluviales, amélioration des habitats
Besoins généraux	Mesures générales				
Contrôle des niveaux des inondations	Amélioration des aires de rétention, élargissement du lit du fleuve, pas d'augmentation des risques d'inondation				

ANNEXE 3 : Liste des projets TNI et à objectifs multiples (y compris TNI) dans le bassin du Danube (état octobre 2007)

Cette liste résume des projets en cours et futurs dans le bassin du Danube tout en se concentrant sur les projets d'envergure. Elle a été vérifiée par les participants en 2007 dans le cadre du processus de la Déclaration commune sur les directives relatives au développement de la navigation et à la protection environnementale dans le bassin du Danube et sera actualisée par la suite.

L'état des projets est différencié comme suit : **étape de planification concrète (faisabilité)** ; **étape de mise en œuvre** ; **réalisé**.

La liste se fonde sur l'Analyse du bassin du Danube 2004 (*Danube Basin Analysis 2004 (WFD Roof Report)*), Annexe 6 : *Futurs projets d'infrastructure affectant les conditions hydromorphologiques dans le bassin du Danube*

NOM / EMPLACEMENT DU PROJET	PAYS	TYPE DU PROJET	ETAT DU PROJET (Octobre 2007)	DESCRIPTION / COMMENTAIRES EN BREF
1. Danube: Straubing-Vilshofen	Allemagne	Navigation – TENs	Evaluation <i>plan – projet</i> pour une planification régionale finalisée en 2006 (1 barrage).	Partie du Couloir VII de la liste TEN (Elimination des goulets d'étranglement sur la voie d'eau Rhin-Main-Danube) des projets prioritaires. L'évaluation du projet comprend trois variantes de solution: 1) des méthodes fluviales uniquement (i.e. épis, dragage), 2) construction de 1 digue/barrage et 3) construction de 3 digues/barrages pour améliorer la navigation sur un secteur du Danube d'une longueur de 70 km.
2.1. Danube: Wachau	Autriche	Navigation	Etudes techniques pour améliorer la navigabilité à l'endroit de 3 seuils critiques (longueur totale de moins de 3 km). Des mesures pour améliorer l'écologie d'un bras latéral par des reconnections ont déjà été réalisées .	Secteur d'une longueur de 20 km (3 seuils) à mieux aménager pour la navigation

NOM / EMPLACEMENT DU PROJET	PAYS	TYPE DU PROJET	ETAT DU PROJET (Octobre 2007)	DESCRIPTION / COMMENTAIRES EN BREF
2.2. Danube: Vienne - Bratislava	Autriche	Navigation – TENs, Stabilisation du lit du fleuve et amélioration écologique	Plan finalisé sur la base d'un agrément interdisciplinaire d'experts. Des restaurations-pilote de la berge et des reconnections du bras latéral ont été finalisées récemment. Une évaluation de l'impact environnemental sera finalisée à la mi-2008; la mise en place de projets-pilote sera entamée au cours de la période de basses-eaux 2007-2008; la réalisation du projet principal est prévue pour 2008-2009.	Un des projets prioritaires TEN (Elimination des goulets d'étranglement sur la voie d'eau Rhin-Main-Danube-Couloir VII). Le projet comprend nombre de mesures écologiques et relatives à l'infrastructure pour améliorer la navigation, la stabilité du lit du fleuve ainsi que les conditions écologiques sur un secteur de 50 km du Danube.
3. Danube-canal Oder-Elbe	République tchèque, Slovaquie, Autriche, Pologne, Allemagne	Navigation	Etude préliminaire d'urbanisme. Discussion du plan du canal avec le gouvernement tchèque.	Etude préliminaire concernant la liaison du Danube, de l'Oder et de l'Elbe, avec l'appui d'une politique de développement des TNI en opposition avec une politique de l'environnement. Les discussions ont débuté il y a longtemps. Une mise en œuvre n'est pas attendue dans un proche avenir.
4. Port de Devinska Nova Ves	Slovaquie	Navigation - Port	Etude et plan de base	Port à construire en amont du confluent de la Morava (près de Bratislava)
5. Danube: Bratislava/Wolfsthal	Slovaquie, Autriche	Objectifs multiples (production d'électricité, navigation)	Plan	Soutenu par la politique de développement des TNI en Slovaquie.

NOM / EMBLACEMENT DU PROJET	PAYS	TYPE DU PROJET	ETAT DU PROJET (Octobre 2007)	DESCRIPTION / COMMENTAIRES EN BREF
6. Danube - Gabčíkovo/ Nagymaros	Slovaquie, Hongrie	Objectifs multiples (production d'électricité, navigation)	Partiellement construit – mesures de redressement requises ; discussions en cours sur un schéma alternatif d'action	La mise en œuvre de la décision de la Cour internationale de justice de la Haie est réfutée.
7. Danube: secteur hongrois (Szap-Mohács, km 1812-1443)	Hongrie	Navigation	Un rapport intermédiaire a été publié en mars 2007 (accessible sur www.vituki.hu). Un rapport final avec des recommandations concernant les modalités applicables de régularisation du fleuve suivra fin septembre 2007.	L'étude devrait fournir des propositions pour améliorer la navigabilité par une amélioration de l'état de l'environnement (problèmes connexes: élimination des goulets d'étranglement et des seuils, questions d'entretien, réhabilitation de l'environnement, promotion du tourisme et des loisirs, protection des ressources en eau potable et nombre d'autres aspects).
8. Danube: km 1428 – 1197.7	Serbie	Navigation	Compris dans le Plan d'ensemble et l'étude de faisabilité pour les TNI en Serbie	20 goulets d'étranglement pour la navigation ont été identifiés dont 7 à haute priorité ; des travaux sont prévus pour les 3 prochaines années.
9. Danube: Apatin (km 1405 – 1400)	Serbie, Croatie	Objectifs multiples (navigation, seuils instables, protection contre les inondations et les glaces)	Etudes de faisabilité en cours en Serbie et Croatie.	Négociations bilatérales envisagées, accord entre les Présidents.
10. Système hydrotechnique à objectifs multiples sur la Drave	Croatie, Hongrie	Production d'électricité, irrigation, protection contre les inondations, navigation	Programme d'Etat croate pour l'aménagement du territoire (1999); projet en cours	--

NOM / EMBLACEMENT DU PROJET	PAYS	TYPE DU PROJET	ETAT DU PROJET (<i>Octobre 2007</i>)	DESCRIPTION / COMMENTAIRES EN BREF
11.1. Réhabilitation et développement de la navigation sur la Save	Slovénie, Croatie, Bosnie-Herzégovine, Serbie	Navigation	Une étude de pré-faisabilité a été finalisée; une évaluation des besoins de transport et une étude du cadre légal et administratif sont en cours (USAID) ; Une étude de faisabilité sera lancée en 2007	Le projet ayant pour but de faire reprendre la navigation sur la Save et de moderniser l'infrastructure de la voie d'eau est coordonné et géré par la Commission de la Save.
11.2. Save	Slovénie	Navigation	La stratégie est prête	L'emplacement du port est prévu dans la Stratégie de développement spatial de la Slovénie, éventuellement dans la zone de Brežice.
11.3. Système hydrotechnique à objectifs multiples sur la Save	Croatie	Production d'électricité, irrigation, protection contre les inondations, navigation	Programme d'Etat croate pour l'aménagement du territoire (1999) ; projet en cours	Coopération avec la Bosnie-Herzégovine en aval du confluent de l'Una
12. Canal navigable Danube-Save	Croatie	Système hydrotechnique à objectifs multiples (navigation, irrigation, drainage)	Projet en cours, évaluation environnementale 2007; plan territorial publié en mai 2007, des travaux préliminaires seront entamés en 2007	Consultations en cours avec des ONG et des exploitants des forêts.

NOM / EMLACEMENT DU PROJET	PAYS	TYPE DU PROJET	ETAT DU PROJET (<i>Octobre 2007</i>)	DESCRIPTION / COMMENTAIRES EN BREF
13. Danube entre la Bulgarie et la Roumanie	Bulgarie, Roumanie	Navigation - TENS	Etude de faisabilité 2007-2008 (travaux d'un montant de 152 M€ prévus pour 2009-2012)	Négociations prévues entre les autorités du domaine de l'environnement et des transports de Bulgarie et de Roumanie pour réduire l'impact défavorable sur l'état de l'eau. Une aide ISPA (2.7 M €) a été acquise pour la Roumanie en mai 2007 pour dresser une étude de faisabilité, y compris une étude d'impact sur l'environnement pour le secteur Portes de Fer (km 863) - Călărași/Silistra (km 375);
14.1. Danube: Călărași – Brăila (km 345 – 175)	Roumanie	Navigation	Etude de faisabilité et projet technique, y compris une étude d'impact sur l'environnement, finalisés en 2006 (1.64 M€ fonds ISPA et d'Etat). Les commentaires des participants ont entraîné des modifications dans le projet technique. Le permis d'environnement a été délivré par le Ministère de l'environnement en février 2007. La procédure d'adjudication des travaux de supervision a été finalisée en septembre 2007. La procédure d'attribution du contrat des travaux sera finalisée fin 2007.	L'assistance technique de l'UE (ISPA) pour l'amélioration des conditions de la navigation vise la mise en œuvre des recommandations de la Commission du Danube (2.50 m): c'est une partie du Couloir no. VII avec de nombreux goulets d'étranglement en dessous de 1.5 m. Le projet envisage la mise en place de seuils de fond et d'épis, la protection des rives, le calibrage et la stabilisation du lit du fleuve. Coûts estimés (selon l'étude de faisabilité): 56 M€: <ul style="list-style-type: none"> • Phase I: 37.7 MEUR dont 50% du fonds ISPA (travaux 35.55 M€, supervision 1.7 M€). Période: 2008 – 2010 • Phase II: 20.45 M€ des fonds de cohésion de l'UE et du budget national, période: 2011 - 2013

NOM / EMBLACEMENT DU PROJET	PAYS	TYPE DU PROJET	ETAT DU PROJET (<i>Octobre 2007</i>)	DESCRIPTION / COMMENTAIRES EN BREF
14.2. Danube maritime et canal de Sulina	Roumanie	Navigation	Etudes de faisabilité et travaux pour chaque composante du projet dans diverses étapes d'élaboration, mise en oeuvre	Amélioration des conditions de la navigation sur le Danube et son secteur maritime ; protection des berges du canal de Sulina (partie du Couloir no. VII) Coûts totaux: 76 M€ (38 M€ de l'Etat et 38 M€ prêt de la BEI). Mise en oeuvre: 2004 – 2009. Composantes du projet : <ul style="list-style-type: none"> • Protection des berges du canal de Sulina • Signalisation et système de mesures topographiques pour le secteur roumain du Danube
15. Port sur le Danube en Moldova	Moldova	Navigation	Le port a été ouvert en 2007	Terminal pétrolier à Giurgiulesti pour l'approvisionnement du pays, situé en amont du delta du Danube
16.1. Delta du Danube en Roumanie	Roumanie	Navigation	Travaux 2006-2009	Protection des berges du canal de Sulina (64 M€), levés topographiques et hydrographiques et système de signalisation sur le Danube (5 M€)
16.2. Voie navigable ukrainienne à grande profondeur Danube – mer Noire	Ukraine	Navigation	Navigation rétablie en 2007 et le chenal est en voie de restauration	Travaux visant un futur rétablissement et la mise en place d'une digue de protection: 12 M€ en 2007, 18 M € en 2008

ANNEXE 4 : Liste des organisations participantes

Autriche	Ministère des transports, des innovations et des technologies
Autriche	Ministère de l'agriculture, de la sylviculture, de l'environnement et de la gestion des eaux
Autriche	Autorité des voies d'eau, via donau GmbH
Bosnie-Herzégovine	Ministère d'état de la communication et des transports/ Département des transports
Bulgarie	Ministère de l'environnement et des eaux
Bulgarie	Ministère des transports
Bulgarie	Ministère des investissements de capitaux/ Département des transports
Bulgarie	Agence exécutive « Exploration et entretien /Maintenance du Danube »
Croatie	Ministère de la mer, du tourisme, des transports et du développement / Directoire de la navigation sur les voies d'eaux intérieures
Croatie	Ministère de l'agriculture, de la sylviculture de la gestion des eaux
Croatie	Eaux croates
République tchèque	Ministère des transports/ Département de la navigation et des voies navigables
Commission européenne	DG Environnement – Unité protection de l'eau et des mers
Commission européenne	DG Energie et Transports
Allemagne	Ministère de l'environnement, de la protection de la nature et de la sûreté nucléaire
Hongrie	Ministère de l'économie et des transports
Hongrie	Ministère de l'environnement et de l'eau/ Département WFD
Moldova	Ministère des transports et de la gestion des routes/ Département de l'intégration européenne
Moldova	Ministère de l'écologie et des ressources naturelles
Roumanie	Ministère des transports, de la construction et du tourisme/ Direction générale des transports par voie navigable
Roumanie	Ministère de l'environnement et du développement durable
Serbie	Ministère des investissements de capitaux/ Département des transports
Serbie	Ministère de l'agriculture, de la sylviculture et de la gestion des eaux/ Direction des eaux

Serbie	Direction des voies d'eau intérieures « Plovput »
Slovaquie	Ministère de l'environnement/ Direction des eaux
Ukraine	Ministère des transports et des communications
Ukraine	Ministère des affaires étrangères/ Département de la coopération économique
Ukraine	Delta Pilote
	Association d'Europe centrale de dragage (<i>CEDA, Central European Dredging Association</i>)
	Commission du Danube – Secrétariat
	Forum environnemental sur le Danube (<i>DEF, Danube Environmental Forum</i>)
	Commission de tourisme du Danube
	Union européenne de la navigation fluviale (UENF)
	Fédération européenne des ports intérieurs
	Port de Giurgiulesti (Moldova)
	Navigation intérieure Europe (<i>Inland Navigation Europe</i>)
	Association internationale pour la recherche sur le Danube (<i>IAD, International Association for Danube Research</i>)
	Commission internationale pour la protection du Danube (CIPD) (<i>ICPDR, International Commission for the Danube River Basin</i>) - Secrétariat
	Commission internationale pour le bassin de la Save (<i>ISRBC, International Sava River Basin Commission</i>) - Secrétariat
	Forum international des transports/ ancienne Conférence européenne des ministres des transports (CEMT)
	Parc national Donau Auen
	AIPCN Navigation, ports, voies navigables (<i>PIANC</i>)
	Initiative de coopération de l'Europe du Sud Est (<i>SECI, Southeast European Cooperative Initiative</i>)
	Pacte de stabilité pour l'Europe du Sud Est
	TINA (<i>Transport Infrastructure Needs Assessment</i>) Vienna Transport Strategies GmbH / Corridor VII
	TRAPEC (Projet Tractebel – managers, ingénieurs et consultants)
	Université de Karlsruhe, Institut pour l'ingénierie aquatique environnementale

	Université des ressources naturelles et des sciences appliquées (<i>BoKu</i>), Vienne
	WWF Allemagne
	WWF international, Programme Danube-Carpates/ Département pour les eaux de source