

**ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

**ВНЕОЧЕРЕДНАЯ СЕССИЯ
10 — 19 октября 1963 г.**

**PROCES-VERBAUX
DE LA COMMISSION DU DANUBE**

**SESSION EXTRAORDINAIRE
10 — 19 Octobre 1963**

COMMISSION DU DANUBE

Session extraordinaire

CD/SES/Ext.

PROCES-VERBAUX

DE LA COMMISSION DU DANUBE

SESSION EXTRAORDINAIRE

tenue à Budapest

du 10 au 19 octobre 1963

(Procès-verbaux 1-3)

S O M M A I R E

LISTE DES DELEGATIONS

PROCES-VERBAL N° 1 (Séance du 10 octobre 1963) . . .	1
Ouverture de la session	2
Adoption de l'ordre du jour	3
Information du Représentant de la République Populaire Roumaine	3
Information du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	10
Information du Représentant de l'Administration Fluviale des Portes de Fer	14
Questions posées par les Représentants	20
Réponses aux questions	23
PROCES-VERBAL N° 2 (Séance du 11 octobre 1963) . . .	28
Réponses aux questions (suite)	29
Discussion	31
PROCES-VERBAL N° 3 (Séance du 19 octobre 1963) . . .	56
Discussion (suite)	57
Adoption de la décision de la Session extraordi- naire	65
Clôture de la session	67

ANNEXES I - DÉCISIONS

Ordre du jour de la Session extraordinaire - CD/SES Ext/1	70
Décision concernant l'information sur la cons- truction et l'aménagement du secteur des Portes de Fer sur le Danube pour l'amélioration de la navigation - CD/SES Ext/2	71

ANNEXES II - PROJETS

Projet de décision présenté par les délégations de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	74
Projet de décision élaboré au cours des discussions	76

ANNEXES III - DOCUMENTS DE LA SESSION EXTRAORDINAIRE

Lettre du Représentant de la République Populaire Roumaine à la Commission du Danube	79
Lettre du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie à la Commission du Danube	84
Lettre du Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer	89
Données techniques et économiques sur l'aménagement du secteur des Portes de Fer du Danube pour la navigation	95

Liste des participants
à la Session extraordinaire de la Commission du Danube

I

Pays membres de la Commission du Danube

République d'Autriche

M. Simon Koller	- Représentant de la RA à la CD
M. Franz Schlaffer	- Conseiller
M. Hans Müllner	- Conseiller
M. Friedrich Zanetti	- Conseiller
M. Franz Scherer	- Expert

République Populaire de Bulgarie

M. Yantcho Gueorguiev Yantchev	- Représentant de la RPB à la CD
M. Simeon Atanassov Simeonov	- Suppléant du Représentant de la RPB à la CD
M. Nikola Gavrilov	- Conseiller
M. Dimo Veliev	- Conseiller
M. Yantcho Karaguiozov	- Conseiller
M. Vladimir Kutikov	- Expert
M. Gueorgui Popov	- Expert
M. Gueorgui Baïtchev	- Expert
M. Nedeltcho Popov	- Expert

République Populaire Hongroise

M. Frigyes Puja	- Représentant de la RPH à la CD
M. József Bélay	- Suppléant du Représentant de la RPH à la CD
M. Zoltán Vadász	- Conseiller
M. Miklós Breinich	- Conseiller
M. Vladimir Tengerdi	- Conseiller

République Populaire Roumaine

M. Mihail Roşianu	- Représentant de la RPR à la CD
M. Mihail Ghelmegeanu	- Suppléant du Représentant de la RPR à la CD
M. Anatol Schwefelberg	- Conseiller
M. Gheorghe Saulescu	- Conseiller
M. Mircea Marinescu	- Conseiller
M. Gheorghe Avram	- Expert
Mme Nicolina Comanescu	- Expert
M. Constantin Angheluţa	- Expert

Union des Républiques Socialistes Soviétiques

M. G.A. Denisov	- Représentant de l'URSS à la CD
M. L.A. Kapikraïan	- Suppléant du Représentant de l'URSS à la CD
M. I.A. Kotchetkov	- Conseiller
M. T.P. Kouzmine	- Conseiller
M. N.A. Borissov	- Conseiller

République Socialiste Tchèqueoslovaque

M. František Pišek	- Représentant de la RSTch à la CD
M. František Svátek	- Suppléant du Représentant de la RSTch à la CD
M. Ladislav Mertl	- Conseiller

République Socialiste Fédérative de Yougoslavie

M. Mustafa Vilović	- Représentant de la RSFY à la CD
M. Aleksandar Jelić	- Suppléant du Représentant de la RSFY à la CD
M. Dušan Milanković	- Conseiller
M. Panta Jakovljević	- Conseiller
M. Ivo Fabinc	- Conseiller
M. Vinko Stalio	- Conseiller
M. Aleksandar Novaković	- Conseiller

II

Administrations Fluviales Spéciales

Administration Fluviale des Portes de Fer

M. Rudolf Stoian	- Représentant de la RPR au Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer
M. Dimitrie Popović	- Représentant de la RSFY au Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer
M. Adrian Iosipescu	- Conseiller
M. Rajko Dravić	- Conseiller
M. Vladimir Focsa	- Conseiller
M. Slavko Stojković	- Conseiller
M. Ion Calin	- Expert
M. Josif Hvoi	- Expert
M. Ion Georgeacopol	- Expert
M. Branco Petrić	- Expert
M. Kosta Kostić	- Expert
Mme Danica Milošević	- Expert

III

Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne

M. Franz Dobmayer	- Directeur de la Direction des Eaux et de la Navigation, Regensburg
-------------------	--

PROCES-VERBAL

No 1

DE LA SESSION EXTRAORDINAIRE DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 10 octobre 1963

à Budapest

Président

- M. Denisov

Représentants

République d'Autriche

- M. Koller

République Populaire de Bulgarie

- M. Yantchev

République Populaire Hongroise

- M. Puja

République Populaire Roumaine

- M. Roşianu

République Socialiste Tchécoslovaque

- M. Pišek

Union des Républiques Socialistes
Soviétiques

- M. Denisov

République Socialiste Fédérative de
Yougoslavie

- M. Vilović

La séance est ouverte à 11 heures.

Le Président de la Commission du Danube, M. Denisov, salue tous les représentants des Etats membres de la Commission du Danube, les conseillers et les experts des délégations, les représentants de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, les invités et les fonctionnaires de l'Appareil à l'occasion de l'ouverture de la Session extraordinaire.

Cette session, dit M. Denisov, se réunit en un jour mémorable, le 10 octobre 1963, jour où entre en vigueur l'Accord sur l'interdiction des essais nucléaires dans l'atmosphère, dans le cosmos et sous l'eau, signé à Moscou le 5 août dernier. Le premier pas est donc fait vers la détente internationale et des millions et millions d'hommes saluent ce premier pas avec approbation et joie.

La grande majorité des pays existant actuellement sur notre globe ont signé cet Accord. Son entrée en vigueur donne l'espoir d'obtenir une nouvelle détente et de prévenir une nouvelle guerre.

Il est agréable de noter que les Gouvernements de tous les Etats membres de la Commission du Danube ont également signé l'Accord de Moscou et par là ont contribué à la détente internationale. J'espère, dit M. Denisov, rencontrer votre approbation en disant que la session de la Commission du Danube salue l'entrée en vigueur de l'Accord de Moscou.

Permettez-moi d'exprimer en premier lieu l'espoir que les séances de la session de la Commission du Danube, qui s'est réunie aujourd'hui, se dérouleront dans une ambiance d'amitié et de compréhension réciproque, dans un esprit de collaboration fructueuse, qui ont toujours régné à toutes les réunions de la Commission du Danube.

La présente Session extraordinaire de la Commission du Danube est convoquée sur la base du point 2 des Règles de procédure de la Commission du Danube, sur proposition des Gouvernements de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, qui ont proposé d'écouter l'information sur la construction d'un système hydrotechnique et nautique sur le Danube, dans la région des Portes de Fer,

La question mise à l'ordre du jour de la présente session, dit M. Denisov, mérite l'attention particulière de la Commission du Danube, car elle présente une grande importance pour l'économie nationale des pays danubiens, pour l'amélioration de la navigation dans la région des Portes de Fer et correspond aux recommandations de la Commission du Danube sur l'amélioration de la navigation dans cette région.

Achevant son intervention, M. Denisov constate que tous les représentants des Etats membres de la Commission du Danube présents à la session sont munis de pleins pouvoirs établis en bonne et due forme, et déclare ouverte la Session extraordinaire de la Commission du Danube.

Conformément à la proposition des représentants de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, dit M. Denisov, il a été proposé d'inclure un seul point à l'ordre du jour de la session, à savoir "Information sur la construction et l'aménagement du secteur des Portes de Fer sur le Danube pour l'amélioration de la navigation".

Le Président met au vote l'ordre du jour de la Session extraordinaire de la Commission du Danube.

L'ordre du jour de la Session extraordinaire de la Commission du Danube est adopté à l'unanimité - doc. CD/SES/Ext.1 (Voir Annexes I).

Le Président propose de commencer les travaux de la Session extraordinaire par les informations des représentants de la République Populaire Roumaine, de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, d'écouter les questions éventuelles et d'ouvrir ensuite la discussion.

M. Roșianu (Roumanie) dit que la délégation roumaine voudrait exprimer tout d'abord sa pleine satisfaction pour la réunion de la Commission du Danube en session extraordinaire sur la proposition des Gouvernements de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et remercier chaleureusement le Gouvernement de l'Union Soviétique pour l'appui accordé à la convocation de la session ainsi que les autres gouvernements représentés dans la Commission du Danube pour leur accord et leur participation aux travaux de celle-ci.

La présente session, dit M. Roşianu, est consacrée à un problème particulièrement important pour les Etats danubiens, celui de l'aménagement pour la navigation du secteur des Portes de Fer.

Ainsi que la Commission du Danube a été informée, le Gouvernement de la République Populaire Roumaine et le Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie sont convenus d'utiliser en commun les ressources énergétiques du Danube, dans le secteur des Portes de Fer, et d'améliorer, de concert avec l'Administration Fluviale des Portes de Fer, les conditions de navigation par la construction d'un système complexe hydro-électrique et de navigation.

Grâce à ces travaux, les obstacles naturels auxquels se heurte actuellement la navigation dans le secteur des Portes de Fer seront éliminés définitivement.

De cette manière seront réalisées pour la première fois les conditions depuis longtemps réclamées par les navigateurs et surtout la sécurité de la navigation, ainsi que la possibilité d'utiliser les grands convois et de pratiquer la circulation des bâtiments pendant la nuit et dans les deux sens.

Dans les conditions actuelles, le tirant d'eau aux Portes de Fer est inférieur à 200 cm durant environ 68 journées en moyenne par an. Il suffit de rappeler les nombreuses périodes des dernières années pendant lesquelles la navigation dans le secteur a été interrompue de 2-3 mois, justement au moment des grands trafics. Dans des situations pareilles des centaines de bâtiments sont immobilisés à divers points du secteur, en attendant que le niveau des eaux s'élève.

Les conséquences de cette situation critique sont ressenties pendant toute l'année et souvent elles conduisent à la perturbation de l'exécution des plans de transport même au cours de l'année suivante. Si une période de basses eaux est suivie d'un gel prématuré, la plupart des bâtiments sont obligés de passer l'hiver dans d'autres ports que ceux d'origine, ne pouvant plus traverser les Portes de Fer. Cela entraîne des dépenses supplémentaires pour la rémunération du personnel de navigation, ainsi que la perturbation du plan de réparation des bâtiments.

Actuellement, le secteur des Portes de Fer représente un important étranglement du transport fluvial entre le Danube moyen et inférieur. L'existence de cet étranglement ne permet pas l'action afin de systématiser et de typiser la flotte danubienne.

Le manque de sécurité de la navigation ainsi que l'incertitude de l'exécution des contrats de transport caractérisent la navigation dans le secteur des Portes de Fer. De nombreux bâtiments subissent de graves avaries à cause du lit rocheux, du chenal étroit et sinueux, des courants traversiers et de la grande vitesse des eaux.

Des données statistiques dont dispose l'Administration des Portes de Fer, il résulte que pendant la période 1900-1962, exception faite des années des deux guerres mondiales, ont eu lieu 368 avaries considérables.

Rien que dans les dernières dix années on a enregistré 54 avaries, y compris 11 chalands submergés ou naufragés.

L'essor de l'économie des pays danubiens, l'élargissement des relations d'échange ainsi que l'extension du trafic combiné mer-fleuve exigent de plus en plus le développement des transports de marchandises sur le Danube; l'évolution pendant les dernières années du trafic dans le secteur des Portes de Fer en constitue une preuve éloquente.

Le volume du trafic s'est élevé depuis d'environ 4 millions de tonnes de port en lourd en 1950 à 10 millions de tonnes en 1960.

Le taux annuel d'augmentation du trafic pendant la période 1951-1960 a été d'environ 600.000 tonnes de port en lourd.

L'élimination des conditions difficiles de navigation existantes s'impose donc comme une nécessité urgente pour rendre possible l'augmentation continuelle du trafic danubien.

Les travaux visant à améliorer les conditions de navigation aux Portes de Fer, commencés en 1890 et achevés à peine en 1921, malgré leur ampleur n'ont pu résoudre que partiellement le problème de la navigation.

L'effet positif obtenu en dérochant des chenaux, dont le principal a une longueur de 2840 m, a été annulé par l'accroissement considérable de la vitesse des eaux dans les chenaux.

C'est ce qui explique les opinions de certains spécialistes très compétents de l'époque qui considéraient qu'au lieu des chenaux artificiels dérochés, un ouvrage à écluses aurait été plus avantageux pour la navigation.

On connaît également les travaux visant à améliorer la navigation dans le secteur des Portes de Fer effectués entre les deux guerres mondiales. Ces travaux, de même que ceux effectués antérieurement, n'ont pas abouti à des résultats qui puissent satisfaire les besoins de la navigation danubienne.

La tâche principale de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, établie par la Convention du Danube signée à Belgrade, est celle d'effectuer les travaux hydrotechniques et d'améliorer les conditions de navigation dans ce secteur.

Analysant toutes les solutions possibles destinées à éliminer les difficultés dans ce secteur, dans l'intérêt majeur de la navigation et compte tenu des exigences fondamentales du transport sur une voie navigable, l'A.F.P.F. est arrivée à la conclusion que toute solution possible pour l'aménagement de la voie navigable en courant libre exigerait de grands investissements sans éliminer les difficultés actuelles. La solution radicale, la plus efficace et la plus économique, est la construction dans le secteur des Portes de Fer d'un barrage à écluses. Un tel ouvrage construit seulement pour améliorer les conditions de navigation nécessiterait, des investissements d'environ 170 millions de dollars USA, c.à.d. une lourde charge imposée à la navigation.

Cependant, les conditions naturelles existant dans le secteur des Portes de Fer permettent de construire un barrage qui servirait, en même temps, aux intérêts de la navigation ainsi qu'à l'utilisation du potentiel hydro-électrique. Un tel système complexe a été prévu par l'accord intervenu entre la République Populaire Roumaine et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie de concert avec l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

La construction d'un barrage à deux écluses qui assurera un niveau de rétention des eaux supérieur à 63 m au-dessus du niveau de la mer Adriatique, correspond pleinement aux besoins de la navigation pendant la période des passes eaux en assurant une profondeur des eaux d'au moins 3,50 m.

En ce qui concerne les écluses, les avant-ports et les autres ouvrages envisagés intéressant la navigation, les recommandations de la Commission du Danube ont été entièrement respectées. Les mesures nécessaires ont été prévues pour organiser les travaux de manière que la navigation durant la période de l'exécution soit pleinement assurée, que les interruptions du trafic soient réduites au minimum techniquement possible et que la vitesse du courant, accrue à certains moments, soit compensée par une traction supplémentaire aux frais des constructeurs.

Les écluses permettront le passage des plus grands convois utilisés en général sur les grands fleuves navigables. Un convoi formé de 9 chalands et un remorqueur pourra être éclusé sans être décomposé. On pourra satisfaire dans les meilleures conditions à un trafic moyen de plus de 45 millions de tonnes de port en lourd par an et une exploitation intensive pouvant aboutir à un chiffre d'au moins 60 millions de tonnes de port en lourd par an.

Ce n'est qu'après la réalisation de ce projet que le Danube deviendra réellement une voie navigable sûre, économiquement avantageuse et rapide. Dans les endroits où la sécurité des navires est aujourd'hui menacée par les roches, les profondeurs insuffisantes et la vitesse des eaux, les bâtiments fluviaux pourront naviguer normalement sur les eaux d'un grand lac d'accumulation. Un convoi traversera le secteur seulement dans un jour et demi au lieu de 5 jours actuellement nécessaires.

L'accomplissement des travaux d'une telle envergure exige des efforts financiers importants. Compte tenu du fait que l'Administration Fluviale des Portes de Fer ne dispose pas des fonds nécessaires pour les investissements qui lui reviennent pour les travaux destinés à l'amélioration de la navigation, le Gouvernement de la République Populaire Roumaine et le Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie ont consenti à l'Administration Fluviale des Portes de Fer un crédit de 95 millions de dollars USA. Cela représente certainement un effort économique des deux pays, d'autant plus que le délai prévu pour le remboursement de ce crédit est d'environ 25 ans à partir du moment de la mise en marche des ouvrages destinés à la navigation. L'intérêt prévu pour ce crédit est seulement de 3% par an.

En outre, il faut tenir compte du fait que l'emplacement du barrage choisi afin d'assurer les conditions optima pour la navigation produira de grands dégâts sur le territoire des deux pays par la submersion de superficies étendues de terrains, de villes et de ports, ainsi que de la ville Orșova, du port Cerna, des villes Doni-Mihalcovaț et Tekija, de l'île Ada-Kaleh, le déplacement de certaines voies de communication, etc.

Poursuivant son intervention, M. Roșianu note que la prise en considération uniquement des critères de nature énergétique aurait conduit au choix d'un autre emplacement du barrage, provoquant des dégâts considérablement plus réduits.

Vu les avantages créés par l'aménagement du secteur des Portes de Fer, les frais totaux de navigation en régime aménagé seront moindres que les frais actuels.

Des calculs effectués il ressort que cette diminution des frais représenterait environ 18% pendant le remboursement du crédit et au moins 60% après la restitution du crédit.

Outre ces économies qui seront réalisées par le transport fluvial à la suite de l'aménagement du Danube aux Portes de Fer, il faut prendre également en considération les autres facteurs extrêmement importants qui contribueront à l'amélioration des conditions générales dans lesquelles sera effectuée la navigation sur le Danube, à savoir:

- les entreprises de navigation des pays danubiens pourront garantir à l'avenir l'exécution des contrats de transport sans courir les risques et l'incertitude actuels;

- La réduction considérable du nombre d'avaries aura pour effet l'intensification de l'exploitation des bâtiments et parallèlement la diminution des frais de réparation;

- la navigation de nuit, la circulation en double sens ainsi que le système de poussage des grands convois seront rendus possible.

En conclusion, l'aménagement du secteur des Portes de Fer créera les conditions les plus favorables pour le développement continu de la navigation sur le Danube.

Aux termes de la lettre du 29 juillet 1963, le Gouvernement de la République Populaire Roumaine a proposé que la Commission du Danube au cours de cette session extraordinaire:

- prenne acte de la décision du Gouvernement de la République Populaire Roumaine et du Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie de construire, avec la participation de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, un barrage avec deux écluses dans le secteur des Portes de Fer au moyen duquel sera réalisé l'aménagement complet de ce secteur du Danube ayant pour résultat l'obtention des conditions optima de navigation;

- prenne acte de l'information de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, contenue dans sa lettre et dans les "Données techniques et économiques sur l'aménagement du secteur des Portes de Fer du Danube pour la navigation";

- constate que la solution adoptée pour l'aménagement du secteur des Portes de Fer correspond aux recommandations de la Commission du Danube relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube;

- prenne acte que la taxe particulière à établir par l'Administration Fluviale des Portes de Fer comprendra les frais courants d'administration, d'entretien et d'exploitation, ainsi que le remboursement du crédit accordé par les deux gouvernements pour l'aménagement définitif du secteur des Portes de Fer.

Achevant son intervention, M. Roşianu dit que la délégation roumaine est convaincue que les informations fournies ont réussi à dégager une vue d'ensemble sur les travaux qui vont bientôt commencer aux Portes de Fer et qu'elle est persuadée que par l'aménagement de ce secteur du Danube conformément aux intérêts généraux de la navigation, la République Populaire Roumaine et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie contribueront à promouvoir les intérêts économiques de tous les Etats riverains ainsi qu'à développer les relations d'amitié entre les peuples danubiens.

M. Vilović (Yougoslavie) dit qu'avant de commencer son exposé il désire saluer le Président de la Commission du Danube et lui souhaiter le plus grand succès dans l'exercice de sa haute fonction.

Poursuivant son intervention, M. Vilović note que c'est avec un plaisir tout particulier qu'il s'associe aux paroles prononcées et aux souhaits exprimés par le Président de la Commission du Danube concernant l'entrée en vigueur de l'Accord de Moscou sur l'interdiction des essais nucléaires et son importance pour l'humanité toute entière.

Le Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et le Gouvernement de la République Populaire Roumaine, dit M. Vilović, ont proposé la convocation d'une session extraordinaire de la Commission du Danube afin de l'informer de leur intention de construire un système de navigation et de production d'énergie électrique dans les Portes de Fer. Cette proposition de session extraordinaire a rencontré le plein appui amical du Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et, dit M. Vilović, je profite de cette occasion pour le remercier vivement au nom du Gouvernement yougoslave et pour remercier également les Gouvernements d'autres pays danubiens pour avoir accepté et soutenu cette proposition.

Deux raisons importantes ont guidé les initiateurs de proposer la convocation de cette session extraordinaire. Tout d'abord l'importance pour la navigation de ce projet grandiose et, ensuite, la nécessité qu'il soit réalisé dans le meilleur délai possible. Je tiens à ajouter également, dit M. Vilović, que la réalisation de ce projet apportera une solution durable et optimale de toutes les difficultés pour la navigation qui existent dans ce secteur pour lequel, à cause de son caractère particulier, la Convention de 1948 a prévu un régime spécial en le plaçant sous une administration fluviale spéciale chargée d'exécuter des travaux hydrotechniques et de régler la navigation.

La lettre que le Gouvernement yougoslave et le Gouvernement de la République Populaire Roumaine ont transmise à la Commission du Danube ainsi que l'information et les données techniques et économiques soumises le jour même par l'Administration Fluviale des

Portes de Fer contiennent les éléments essentiels sur le futur système avec tous ses avantages pour le développement ultérieur et le plein essor de la navigation sur le Danube, ainsi que les explications relatives aux modes et aux conditions de sa construction.

Ainsi qu'il résulte de la documentation présentée à la Commission du Danube, le système complexe proposé prévoit la construction d'un barrage déversoir avec centrale électrique et écluses. Le barrage sera situé en aval du canal de Sip au km 943 du Danube. Ainsi le niveau du fleuve sera relevé de sorte que le bief de retenue s'étendra jusqu'à Slankamen pendant la période des basses eaux, soit jusqu'à Baziaş pendant la période des hautes eaux.

Par la construction du barrage toutes les difficultés auxquelles se heurte la navigation seront éliminées de sorte que les Portes de Fer deviendront un lac paisible, aux conditions excellentes de navigation et d'exploitation. Le trafic actuel qui se chiffre aujourd'hui à environ 10 millions de tonnes de portée en lourd par an, s'approche de la capacité maximale de passage des Portes de Fer. Le barrage rendra possible un trafic de plus de 45 millions de tonnes en utilisant les bâtiments existants. D'autre part, le barrage permettra l'usage des bâtiments modernes grâce auxquels on pourra assurer un trafic de plus de 60 millions de tonnes de portée en lourd par an.

Les analyses et les études entreprises jusqu'ici, ainsi que les recommandations de la Commission du Danube, indiquent que l'aménagement complet des Portes de Fer ne peut être réalisé que par l'élévation du niveau d'eau, c'est-à-dire par la construction d'un barrage. Or, la construction d'un barrage destiné uniquement aux besoins de la navigation coûterait, selon les calculs effectués, environ \$ 170 millions, ce qui constituerait un investissement bien lourd pour la seule navigation. Cependant, la construction simultanée d'un système de navigation et de production d'énergie électrique - ce qui est l'intention des deux Gouvernements - diminue considérablement les frais de construction incombant à la navigation tout en aménageant le secteur le plus difficile du Danube. Cela indique en même temps la nécessité urgente de sa construction, étant donné que tout ajournement constitue une perte évidente pour la batellerie.

Les deux Gouvernements, ayant étroitement collaboré avec l'Administration Fluviale des Portes de Fer dans l'élaboration du projet peuvent confirmer qu'ils ont tenu compte au plus haut degré des intérêts économiques et techniques de la navigation.

Les données économiques concernant le barrage et le mode de financement figurent également dans l'information de l'Administration Fluviale des Portes de Fer. Je voudrais seulement, dit M. Vilović, attirer l'attention sur les faits suivants: l'investissement nécessaire à la construction du système complexe de navigation et de production d'énergie électrique s'élève à \$ 400 millions, tandis que les investissements pour la navigation se chiffrent à \$ 95 millions.

Aux termes de la Convention de 1948, l'Administration Fluviale des Portes de Fer effectue les investissements pour les travaux nécessaires à l'aménagement de la voie navigable au moyen de la perception de la taxe particulière. Selon le système de son financement, l'Administration Fluviale des Portes de Fer assure d'avance les moyens pour les travaux à entreprendre. Afin de permettre à l'Administration Fluviale des Portes de Fer et à la navigation une répartition des taxes plus régulière et surtout une répartition sur une période plus longue que la période de construction, les deux Gouvernements ont accepté d'accorder sous forme de crédit tout le montant de \$ 95 millions à l'Administration Fluviale des Portes de Fer qui devrait rembourser ce montant dans un délai de 25 ans. C'est un sacrifice essentiel consenti par les deux Gouvernements qui, dans un esprit de pleine coopération, ont consenti à un autre sacrifice aussi, notamment que le remboursement du crédit ne commence qu'après l'achèvement des travaux, c'est-à-dire à partir du moment où le système sera mis en exploitation et où la navigation commencera à profiter des avantages de la nouvelle voie navigable aménagée, de sorte qu'au cours de la période de remboursement du crédit les frais totaux de transport pour le passage des Portes de Fer seront inférieurs aux frais actuels.

Poursuivant son exposé, M. Vilović dit qu'en informant la Commission du Danube du nouveau système dont la construction doit commencer en 1964 et être terminée en 1971, il voudrait noter que

les deux Gouvernements se sont montrés pleinement prêts à consentir à d'énormes charges et efforts en vue de la réalisation de cette grande entreprise d'aménagement du secteur le plus difficile du Danube aux fins d'éliminer définitivement toutes les difficultés de navigation dans les Portes de Fer. Je suis également persuadé, dit M. Vîlović, que les pays danubiens et la Commission du Danube prêteront leur plein appui à cette grande entreprise qui réalisera les désirs de longue date de tous les pays danubiens de transformer les Portes de Fer en une voie navigable aux conditions optima et qu'à cet effet ils prendront acte des informations des deux Gouvernements et voteront la décision proposée par les deux Gouvernements, à savoir:

- de prendre acte de la décision du Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et du Gouvernement de la République Populaire Roumaine de construire, avec la participation de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, un barrage avec deux écluses dans le secteur des Portes de Fer au moyen duquel sera réalisé l'aménagement complet de ce secteur du Danube ayant pour résultat l'obtention des conditions optima de navigation;

- de prendre acte de l'information de l'Administration Fluviale des Portes de Fer contenue dans sa lettre et dans les "Données techniques et économiques sur l'aménagement du secteur des Portes de Fer du Danube pour la navigation";

- de constater que la solution adoptée pour l'aménagement du secteur des Portes de Fer correspond aux recommandations de la Commission du Danube relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube;

- de prendre acte que la taxe particulière à établir par l'Administration Fluviale des Portes de Fer comprendra les frais courants d'administration, d'entretien et d'exploitation ainsi que le remboursement du crédit accordé par les deux Gouvernements pour l'aménagement définitif du secteur des Portes de Fer.

M. Popović (A.F.P.F.) dit que l'essentiel du problème présenté à la Session extraordinaire de la Commission du Danube est exposé dans la lettre de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, adressée à la Commission le 31 juillet 1963. Cette lettre est complétée par les données techniques et économiques se rapportant à l'aménagement du secteur des Portes de Fer pour la navigation.

En outre, la Commission connaît tous les aspects de ce problème par les lettres du Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et du Gouvernement de la République Populaire Roumaine qui ont pris l'initiative de convoquer cette Session extraordinaire.

En qualité de l'organe auquel est confiée l'exécution des travaux hydrotechniques et la réglementation de la navigation dans le secteur des Portes de Fer - conformément à la Convention - l'Administration des Portes de Fer se considère particulièrement qualifiée d'informer la Commission au sujet des problèmes qui intéressent la navigation.

Notre exposé, dit M. Popović, sera surtout concentré sur les 4 points fondamentaux suivants qui sont, à notre avis, d'une importance essentielle pour les questions de la navigation dans le secteur des Portes de Fer, ainsi que pour la solution définitive des difficultés existant à l'heure actuelle:

1. Conditions de navigation existant actuellement dans le secteur des Portes de Fer.

2. Solution optimale pour améliorer les conditions de navigation dans ce secteur.

3. Effets économiques de la solution proposée et la répartition des charges d'investissement entre les pays riverains et la navigation.

4. Financement des dépenses d'investissement à supporter par la navigation et leur remboursement au moyen de perception de taxes particulières.

I - Les principaux travaux destinés à l'amélioration des conditions de la navigation dans le secteur des Portes de Fer ont été exécutés dans la période 1890-1900, mais ils n'ont pas donné les résultats escomptés. D'une manière générale, le problème de la navigation continue a été résolu, mais pas entièrement, étant donné que la navigation dans le secteur ne pouvait pas être maintenue pendant les eaux basses.

Les travaux partiels et supplémentaires qui ont été entrepris en vue d'obtenir l'augmentation de la profondeur du chenal navigable ont produit certaines améliorations, mais n'ont pas changé d'une manière essentielle les conditions de navigation. Les avantages acquis ont été réduits considérablement à la suite de l'augmentation de la vitesse du courant du fleuve résultant de ces travaux. Le bilan final de tous ces efforts, qui ont duré avec des interruptions plus ou moins longues, pendant plus de 70 ans, a été que la navigation dans ce secteur devait continuer à lutter avec des conditions de navigation très difficiles, ayant des garanties insuffisantes de sécurité et en supportant des frais d'exploitation bien élevés, en comparaison avec les frais de navigation des autres secteurs du Danube.

Toutes ces difficultés auxquelles se heurte la navigation dans le secteur sont bien connues et se trouvent exposées dans les données techniques et économiques annexées à la lettre de l'Administration du 31 juillet dernier.

Avec les moyens financiers dont elle disposait, l'Administration a pris, depuis sa constitution jusqu'à présent, les mesures pour le renouvellement des digues, des traverses et des épis, pour leur maintien courant et a procédé à l'amélioration de la signalisation.

Un plan de grands travaux, élaboré par l'Administration, a été adopté à la XXIIe session de la Commission. Mais tout en proposant ce plan, l'Administration était bien consciente que son

exécution ne pouvait pas éliminer les difficultés majeures auxquelles se heurtait la navigation. Dans les conclusions contenues dans ce plan, l'Administration a exprimé le point de vue "que la seule solution applicable pour l'élimination intégrale et définitive des difficultés de navigation dans le secteur des Portes de Fer pourrait être la construction du barrage avec des écluses".

II - L'Administration a analysé les différentes possibilités pour l'amélioration des conditions des Portes de Fer par la voie de l'aménagement en cours libre du fleuve. Les résultats de cette analyse, qui sont exposés dans les données techniques et économiques, montrent qu'aucune des solutions possibles par l'aménagement du cours libre du fleuve ne pourrait éliminer d'une manière radicale et utile les difficultés existantes pour la navigation dans le secteur des Portes de Fer. Pour cette raison, l'Administration a adopté comme la solution la meilleure et la plus économique la construction d'un barrage qui servira à la fois aux besoins de la navigation et à l'utilisation du potentiel hydro-électrique dans le secteur des Portes de Fer.

Lorsque les deux Gouvernements ont décidé de procéder à l'utilisation du potentiel hydro-électrique dans le secteur des Portes de Fer, l'Administration a considéré que ce fait constitue une base très favorable pour la solution définitive et intégrale de toutes les difficultés de navigation dans ce secteur. Etant donné les devoirs et les fonctions dont elle est investie par la Convention, elle a surtout tenu compte des questions essentielles suivantes:

1. Le choix de la solution optimale en vue d'éliminer toutes les difficultés de navigation existantes dans le secteur des Portes de Fer, en ouvrant en même temps les possibilités les plus favorables pour le développement futur de la navigation dans ce secteur.

2. La répartition des charges d'investissement qui résultent de la construction du système complexe des Portes de Fer dans les limites de la rentabilité économique pour la navigation.

3. Le financement à long terme des dépenses d'investissement qui doivent être supportées par la navigation et leur remboursement.

En ce qui concerne la première question, la solution adoptée supprime toutes les difficultés de la navigation existantes de la manière suivante:

- la vitesse du courant sera réduite à 0,1-1 m/s dans le lac d'accumulation et la vitesse du courant immédiatement en aval du barrage sera réduite à 0,8-1 m/s, ce qui rendra possible l'entrée des convois dans les avant-ports sans difficulté,

- la profondeur d'eau minima dans tout le secteur aménagé sera de 3,5 m,

- la largeur du chenal navigable rendra possible la navigation dans les deux sens, le jour et la nuit, pour les convois remorqués ainsi que pour les convois poussés,

- le temps nécessaire pour le passage des convois à travers le secteur sera réduit à un jour et demi,

- la capacité des bâtiments traversant le secteur des Portes de Fer pourra être entièrement utilisée,

- les nouvelles conditions de navigation amèneront la suppression du service de pilotage, l'augmentation de la sécurité de la navigation et la réduction massive du nombre d'avaries.

L'aménagement du système complexe dans le secteur des Portes de Fer n'aura pas de conséquences défavorables pour la navigation en aval du secteur aménagé. L'utilisation des eaux du Danube pour les centrales hydro-électriques sera déterminée par les quantités d'eau résultant du cours naturel du fleuve, c'est-à-dire les mêmes quantités d'eau entrant dans le secteur seront rendues à la sortie.

Le regroupement des convois à l'entrée des écluses se fera dans les avant-ports dont la largeur sera de 100 m et la longueur d'environ 600 m.

Il est à souligner que tous ces gabarits prévus dans le nouveau système sont plus favorables que ceux qui ont été recommandés par la Commission.

III - Dans la solution de la seconde question l'Administration a surtout tenu compte de la valeur des investissements pour les ouvrages nécessaires à la navigation ainsi que des limites de la rentabilité économique pour la navigation. Sur ce point, l'Administration a trouvé pleine compréhension de la part des deux Etats qui supporteront la charge principale des investissements.

Le calcul de la rentabilité de l'exploitation des bâtiments traversant le secteur a été basé sur une analyse comparative des frais dans les conditions actuelles et dans les conditions qui existeraient après la construction du nouveau système.

IV - En ce qui concerne la constitution des moyens nécessaires pour financer la partie des investissements qui sont à supporter par la navigation, il faut souligner que l'article 36 de la Convention pose le principe fondé sur les difficultés naturelles exceptionnelles existant dans le secteur des Portes de Fer et que les dépenses nécessaires pour le maintien et l'amélioration des conditions de navigation dans le secteur doivent être couvertes par des taxes particulières perçues sur les bâtiments traversant le secteur.

Dans sa pratique actuelle, lorsqu'il s'agissait des travaux de maintien et d'amélioration partielle, l'Administration faisait constituer les moyens nécessaires pour leur exécution par la perception préalable des taxes particulières en fixant leurs taux dans la mesure suffisante pour couvrir les dépenses prévues. Il est évident que dans les cas actuels, lorsqu'il s'agit de financement des travaux de cette envergure, il est impossible de pro-

céder de la même manière. Tout en restant dans le cadre de l'auto-financement des travaux par des taxes particulières, il faut appliquer une autre méthode de financement. Les moyens doivent être constitués par un emprunt à long terme qui sera après successivement amorti au moyen des taxes perçues sur la navigation.

Ce problème a été discuté en commun entre l'Administration et les deux Gouvernements. Les deux Gouvernements se sont déclarés prêts à mettre à la disposition de l'Administration le crédit de 95 millions de dollars nécessaires pour le financement des investissements qui doivent être supportés par la navigation. Les deux Gouvernements ont consenti aussi que ces moyens porteront des intérêts réduits de 3% et seront remboursables dans une période d'environ 25 ans qui est suffisamment longue pour être supportable pour la navigation.

V - Pendant la construction du barrage, la navigation sera réglée par l'Administration dans le but de la maintenir d'une manière continue, sauf l'exception prévue de trois interruptions d'une durée de cinq jours chacune au moment du passage des phases successives de construction. Ces interruptions prévues, ainsi que les autres interruptions d'une durée plus brève qui pourraient éventuellement se présenter seront portées par les soins de l'Administration à la connaissance des intéressés en temps utile. Il a été prévu aussi qu'en procédant aux travaux de construction des batardeaux sur la voie navigable, la navigation soit assurée par l'une des écluses.

Au cas de l'accroissement de la vitesse du courant dans le chenal navigable traversant le chantier, la traction auxiliaire sera mise gratuitement à la disposition de la navigation.

D'une manière générale, l'Administration prendra toutes les mesures nécessaires afin que toutes les difficultés éventuelles pour la navigation qui pourraient surgir au cours de la construction, soient réduites au minimum strictement déterminé par les besoins des processus technologiques de la construction.

Le Président remercie les rapporteurs pour leur exposé et propose de faire un intervalle jusqu'à 16 heures.

(Après l'intervalle)

Le Président demande si les représentants désirent poser des questions sur les informations faites dans la matinée.

M. Yantchev (Bulgarie) voudrait obtenir des réponses aux questions suivantes:

1. Considère-t-on que les améliorations du régime de la navigation projetées sur le secteur des Portes de Fer dépassent les obligations des Etats danubiens conformément à l'article 3 de la Convention?

2. Si l'on considère que ces mesures dépassent lesdites obligations et entrent dans le cadre de l'article 4 de la Convention, dans ce cas:

a) Qui est compétent en ce qui concerne l'exécution de la construction en question: l'Administration Fluviale des Portes de Fer ou la Commission du Danube?

b) Quelle est la compétence de l'Administration Fluviale des Portes de Fer du point de vue des dispositions de l'article 2 de l'Accord intervenu entre la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et la République Populaire Roumaine le 31 mai 1953? Quelles sont les obligations de l'Administration conformément à l'article 8 dudit Accord?

3. Est-ce que chaque Etat danubien membre de la Convention de 1948 soumet à l'examen de la Commission du Danube ses projets ayant trait à diverses mesures d'ordre hydrotechnique sur le Danube, y compris les mesures ayant un caractère hydro-énergétique quand celles-ci ont un rapport avec la navigation sur le Danube?

4. Les Représentants de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de la République Populaire Roumaine ne considèrent-ils pas utile que les divers projets portant sur l'utilisation du Danube, en tant que fleuve international, pour des buts hydrotechniques et hydro-énergétiques soient débattus du point de vue des principes et des normes du droit international fluvial moderne, conformément à l'esprit de la Convention de 1948 et à la pratique des Etats dans ce domaine?

5. Les Représentants de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de la République Populaire Roumaine ainsi que de l'Administration Fluviale des Portes de Fer considèrent-ils que le mode de financement proposé pour l'amélioration projetée de la navigation sur le secteur en question correspond à la Convention de 1948 et dans quel cas applique-t-on l'article 34 de la Convention de 1948?

M. Simeonov (Bulgarie) voudrait obtenir des éclaircissements sur les questions suivantes:

1. Quel est le but du bassin de retenue projeté: assurer uniquement la profondeur nécessaire et éliminer les difficultés actuelles pour la navigation ou régulariser également le débit naturel du fleuve?

2. Quels débits d'eau prévoit-on en aval du système hydraulique complexe aux diverses heures de la journée et pendant les différents mois de l'année, quand la centrale hydro-électrique et les écluses fonctionneront simultanément?

3. Quelles seront les variations du niveau d'eau sur les divers secteurs du fleuve situés en aval du système hydraulique complexe?

4. Quelle influence aura le régime du Danube sur les ouvrages déjà construits le long des rives en aval de l'usine hydraulique: ouvrages d'irrigation, d'assèchement et d'alimentation en eau, sur l'exploitation des ports et de la navigation, les ou-

vrages de protection des plaines danubiennes, le système d'irrigation et d'assèchement existant sur ces plaines, la protection des rives, etc.?

5. Quelles modifications subiront les conditions hydrogéologiques, c.à.d. le régime des eaux souterraines des terrains situés le long du fleuve, en résultat du nouveau régime du fleuve en aval de l'usine hydraulique?

6. Quelle influence auront les glaces sur la navigation et les ouvrages côtiers dans la région du bassin de retenue et surtout sur les secteurs en aval de l'usine hydraulique?

7. Quelles considérations ont mené à projeter la construction d'écluses et de centrales hydrauliques séparées le long des deux rives?

8. De quelle manière sera concerté le régime de la centrale hydraulique du système complexe avec le fonctionnement des autres centrales hydrauliques faisant partie du schéma général de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube?

9. Quels sont les éléments sur la base desquels ont été déterminés les effets économiques pour la navigation et quelle est la proportion de ces éléments?

10. A-t-on pris en considération les dégâts que vont subir les pays situés en aval de l'usine hydraulique?

11. Quelles seront les proportions de ces dégâts?

M. Kapikraian (Union Soviétique) voudrait recevoir des renseignements en ce qui concerne:

1. la garantie de la profondeur de transit navigable dans le bief aval, les mesures projetées en ce qui concerne le règlement pendant 24 heures de la centrale hydraulique et les variations des niveaux d'eau en fonction de ces mesures, compte tenu également des profondeurs de transit sur le Danube prévues par les Recommandations de la Commission du Danube;

2. l'entretien d'un régime de vitesse favorable dans le bief aval et dans les ouvrages de navigation faisant partie de l'usine hydraulique des Portes de Fer;
3. la suffisance de la profondeur aux seuils des écluses;
4. la garantie des conditions favorables pour le stationnement des convois et pour leur formation dans les biefs amont et aval de la centrale hydraulique;
5. les conditions de la navigation dans les diverses étapes de la construction.

M. Georgeacopol (AFPF) expose ce qui suit:

Je voudrais, de la part de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, faire un complément aux paroles qui ont été prononcées ce matin. Ainsi on pourra mieux comprendre les questions techniques qui ont été soulevées par quelques délégations.

En ce qui concerne la profondeur de transit navigable dans le bief aval et les mesures projetées pour le règlement, pendant 24 heures, du régime d'exploitation pour l'ensemble de la centrale hydraulique et les variations des niveaux en fonction de ces mesures, l'Administration a étudié le problème et peut informer la session que dans le secteur en aval de la centrale hydraulique projetée dans le secteur des Portes de Fer il sera garanti une profondeur d'au moins 2,50 m jusqu'à Turnu Severin. Cette profondeur de 2,50 m sera assurée par les travaux ainsi que par l'exploitation de la centrale des Portes de Fer.

Au sujet de la question de l'entretien d'un régime de vitesse favorable dans le bief aval et dans les ouvrages de navigation faisant partie de l'usine hydraulique des Portes de Fer, l'Administration Fluviale des Portes de Fer, par l'intermédiaire de ses spécialistes, a étudié et a établi avec les spécialistes des deux pays que la vitesse en amont de la construction, c.à.d. dans le lac d'accumulation, auprès du vibrage ne dépassera guère

, 1 m/s; en amont de la construction, c.à.d. dans le port d'attente on pourra avoir une vitesse presque nulle. L'entrée et la sortie des bâtiments des avant-ports aval seront assurées pour une vitesse de maximum 1 m/s.

Au sujet de la question qui se réfère à la profondeur aux seuils des écluses, l'Administration peut informer que cette profondeur sera de 4,5 m. Je dois souligner, dit M. Georgeacopol, que cette profondeur de minimum 4,5 m correspond pleinement aux Recommandations de la Commission du Danube.

En ce qui concerne la question de la garantie des conditions de navigation favorables pour le stationnement des convois et leur formation dans les biefs aval et amont de la centrale hydraulique, ces conditions seront assurées aussi dans les avant-ports, c.à.d. dans l'avant-port amont et dans l'avant-port aval et également dans les abris d'attente et dans le lac d'accumulation.

Poursuivant son intervention, M. Georgeacopol apporte quelques précisions techniques. Les dimensions des avant-ports seront les suivantes: longueur, au moins 600 m, je dis au moins parce que - note-t-il - l'avant-port aval pourra être plus long que 600 m en fonction des études hydrauliques qui sont en cours. Ces études sont faites spécialement pour assurer une navigation dans des conditions très bonnes dans l'entrée de l'avant-port. En ce qui concerne la largeur dans l'avant-port, cette dimension est d'au moins 100 m. On peut voir ainsi que le croisement des convois dans les avant-ports est parfaitement assuré.

On peut également très bien remarquer que la longueur de l'avant-port peut assurer les manoeuvres nécessaires pour l'entrée et la sortie des convois pour les plus grandes formations que l'on peut attendre sur le Danube.

En ce qui concerne les conditions de navigation dans les diverses étapes de la construction, ce problème a été étudié de manière très approfondie par l'Administration qui, en procédant de cette façon, veut que la navigation pendant la construction soit protégée de tous les points de vue.

Le projet de la réalisation du système hydro-énergétique et de navigation des Portes de Fer est étudié pour plusieurs étapes de déviation de l'eau. Pour chaque étape de déviation les spécialistes de l'Administration ont étudié avec les projetants des deux pays les conditions de navigation dans ce secteur.

Comme on le sait, dit M. Georgeacopol, aujourd'hui il y a un secteur très difficile pour la navigation, c'est le secteur du canal de Sîp. Dans la première étape de la construction du système hydro-énergétique et de navigation il y aura une prolongation du secteur en aval du canal de Sîp, c.à.d. dans le secteur où se fera la construction. Les études faites dans des laboratoires ont permis d'établir que la vitesse, pendant cette période qui est la plus critique pour la navigation, ne dépassera guère la vitesse que l'on peut aujourd'hui constater dans le canal de Sîp.

Pour quelques débits auprès desquels la vitesse sera peut-être un peu plus élevée qu'aujourd'hui dans le canal de Sîp, l'entreprise de construction assurera, sans aucun paiement de la part des autres pays, le remorquage pour tous les convois qui devront passer par ce secteur.

En ce qui concerne les éventuelles interruptions de la navigation dans ce secteur, les entreprises de construction ont assuré l'Administration Fluviale des Portes de Fer que ces interruptions seront faites pour autant que possible dans la période des interruptions de la navigation, c.à.d. en hiver. Dans le cas où il sera nécessaire d'interrompre la navigation pour quelques jours, toutes les entreprises de navigation seront avisées en temps utile. Telles sont en quelques mots les conditions de navigation pour les étapes de construction du barrage des Portes de Fer.

M. Schwefelberg (Roumanie) dit qu'il voudrait se référer à un certain nombre de problèmes qui ont été soulevés. Il s'agit des problèmes des conséquences que peuvent avoir la construction et l'exploitation du complexe hydro-énergétique et de navigation des Portes de Fer sur les territoires situés en aval de celui-ci.

Le souci qui a inspiré cette demande d'information supplémentaire est bien compréhensible de la part d'un pays situé justement en aval. Je voudrais cependant remarquer, dit M. Schwefelberg, qu'une discussion concernant des problèmes comme l'utilisation énergétique des eaux du fleuve aux Portes de Fer ou en tout autre endroit, l'irrigation, le dessèchement, etc. sont difficilement abordables dans le cadre de la Commission du Danube, compte tenu des attributions de celle-ci, qui concernent uniquement la navigation.

En ce qui concerne la navigation en aval du complexe, les conséquences de la construction et de l'existence de celui-ci, dans la mesure où il y en aura, seront uniquement favorables et M. Schwefelberg relève entre autres conséquences, les suivantes: les dérochements massifs prévus immédiatement en aval du barrage et qui s'étendent jusqu'à Kostolac, qui permettront d'obtenir des profondeurs plus grandes et plus favorables pour la navigation en aval du système; les possibilités que donnera le lac d'accumulation d'améliorer la situation dans certains points critiques situés en aval du complexe, pendant les basses eaux, pendant les débits réduits du fleuve; la réduction dans une certaine mesure du diapason des variations du niveau d'eau, ce qui donnera la possibilité pour les installations portuaires d'une exploitation favorable; la création d'une certaine possibilité, en utilisant les eaux accumulées dans le lac, de casser les glaces formées en aval du barrage par la pulsation des débits évacués.

Cependant, il faut dire, poursuit M. Schwefelberg, qu'en général l'influence du système sur le régime des eaux en aval se tient bien au-dessous des 110 km qui séparent le barrage de l'embouchure du Timok. A ce sujet il suffit de mentionner les deux points suivants:

1. la régularisation réalisée par le lac d'accumulation sera essentiellement journalière, ce qui est facilement compréhensible quand il s'agit d'une construction au fil de l'eau sur un fleuve ayant le débit du Danube;

2. la différence de capacité entre le lit mineur et le lit majeur sur la distance séparant le barrage de l'embouchure du Timok est de quelques fois supérieure au volume total du lac d'accumulation, ce qui veut dire que même un vidage instantané du lac d'accumulation - qui est d'ailleurs techniquement impensable - ne ferait point s'élever le niveau à l'embouchure du Timok et cela même si le vidage avait lieu dans une période de très hauts niveaux.

En conclusion, M. Schwefelberg dit qu'on peut être persuadé que s'il y avait lieu de craindre des effets quelconques en aval, ce sont justement la Yougoslavie et la Roumanie qui en seraient les victimes, et c'est dire que l'on a tout calculé et tout prévu pour qu'une telle situation n'ait pas lieu.

La séance est levée à 18 heures.

PROCES-VERBAL

No 2

DE LA SESSION EXTRAORDINAIRE DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 11 octobre 1963

à Budapest

Président

- M. Denisov

Représentants

République d'Autriche

- M. Koller

République Populaire de Bulgarie

- M. Yantchev

République Populaire Hongroise

- M. Puja

République Populaire Roumaine

- M. Roşianu

République Socialiste Tchécoslovaque

- M. Pišek

Union des Républiques Socialistes
Soviétiques

- M. Denisov

République Socialiste Fédérative de
Yougoslavie

- M. Vilović

La séance est ouverte à 10 heures.

M. Hvoi (AFPF) dit que l'Administration remercie pour la possibilité qui lui a été donnée de présenter - à propos des questions soulevées au cours de la séance d'hier de la Commission du Danube - les compléments aux informations déjà fournies en ce qui concerne les buts de l'aménagement projeté, le mode de l'exploitation du système et ses influences dans le bassin de retenue ainsi que dans le secteur aval de l'aménagement.

Cet aménagement a un caractère complexe et va être construit pour améliorer les conditions de la navigation dans le secteur des Portes de Fer ainsi que pour utiliser le potentiel hydro-énergétique des Portes de Fer. L'aménagement sera construit à fil d'eau, avec la possibilité de régularisation journalière. L'exploitation du système hydro-énergétique et de navigation sera telle que dans n'importe quelle période, la régularisation journalière du débit ne produira en aucun cas des changements qui empireraient les conditions de navigation existant en aval de l'aménagement.

Le régime des glaces sera amélioré dans la zone de retenue où, lors des gels, on prévoit le fonctionnement en permanence des brise-glaces ainsi qu'en aval de l'aménagement, vu que par leur évacuation par-dessus le déversoir du barrage elles seront brisées.

La disposition avec écluses séparées sur les deux rives a été choisie après étude de multiples variantes dans les conditions spécifiques de l'emplacement des Portes de Fer, ayant en vue en principal:

- les conditions géologiques, géo-techniques et géomorphologiques,
- une meilleure évacuation des glaces pendant l'exploitation du système en situant le barrage déversoir autant que possible au centre du fleuve,
- des meilleures conditions de navigation pendant l'exécution des ouvrages.

Pour ne pas encombrer avec trop de détails techniques, nous nous bornerons, dit M. Hvoi, à donner quelques détails techniques sur ce dernier élément.

On a prévu l'exécution des constructions par étapes successives. Au moment de la fermeture du fleuve, la navigation se fera provisoirement par l'une ou par l'autre des écluses en cours de construction, permettant ainsi l'achèvement de leur exécution tout en assurant à chaque instant la navigation ininterrompue et dans des conditions favorables.

En ce qui concerne les effets économiques gagnés par la navigation en construisant l'aménagement des Portes de Fer, on peut dire ce qui suit:

Les effets économiques pour la navigation ont été établis par des calculs comparatifs entre les conditions actuelles de l'exploitation dans le secteur des Portes de Fer et en déterminant les différences par rapport aux conditions futures de l'exploitation des bâtiments en partant des éléments suivants:

1. On a considéré une distance de transport de 234 kilomètres entre Turnu Severin et Moldova à l'aller et au retour.
2. Sur la base des données statistiques on a adopté le remorqueur moyen de 1000 chevaux et le chaland d'une capacité moyenne de 750 tonnes de port en lourd.
3. On a calculé le même coefficient de chargement dans les conditions actuelles et futures, quoique ce coefficient s'accroîtra certainement après l'exécution des travaux.
4. La durée nette annuelle de voyage d'un remorqueur dans le secteur des Portes de Fer, en tenant compte de la circulation en double sens et de la possibilité de naviguer jour et nuit, sera augmentée à 175% par rapport à la durée d'exploitation actuelle.

5. Par suite de la diminution de la vitesse de l'eau, qui entraîne la possibilité d'augmenter le chargement pour la même force de traction, le rendement du remorquage s'accroîtra à 270% par rapport au remorquage actuel dans le secteur des Portes de Fer.

6. La durée du voyage d'un convoi de Turnu Severin à Moldova, à l'aller et au retour, diminuera de 30% après l'élimination des entraves existant actuellement, et par la possibilité de la navigation de jour et de nuit avec la force de traction mieux utilisée.

7. Sur la base des éléments mentionnés et avec les prix moyens européens, exprimés en dollars USA, ont été calculés les effets économiques de la navigation dans l'information de l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

M. Ghelmegeanu (Roumanie) dit que de la part de la délégation roumaine il voudrait donner quelques explications en ce qui concerne les questions soulevées par les amis et collègues bulgares concernant la Convention relative à la navigation sur le Danube. Il est évident que ces explications doivent être strictement limitées dans le cadre de l'ordre du jour qui a été unanimement adopté par la Commission du Danube. Pour ainsi dire, l'ordre du jour adopté est une loi pour la session extraordinaire actuelle. La question inscrite à l'ordre du jour est l'"Information sur la construction et l'aménagement du secteur des Portes de Fer du Danube pour l'amélioration de la navigation".

On nous demande - dit M. Ghelmegeanu - si l'amélioration du régime de navigation projeté sur le secteur des Portes de Fer dépasse les obligations des Etats danubiens conformément à l'article 3 de la Convention? Sur tout le cours du Danube, les Etats ont leur obligation en ce qui concerne la navigation du fleuve et l'amélioration de sa navigabilité. La Convention de 1948 s'occupe seulement d'un seul objet: la navigation sur le Danube.

Mais la Convention établit que dans les secteurs dénommés dans la Convention, à cause des conditions spécifiques à ces secteurs, il faut établir une administration spéciale, et conformément à la Convention, les deux Etats, la République Populaire Roumaine et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie ont conclu l'Accord de 1953 pour établir l'Administration Spéciale Fluviale des Portes de Fer.

Quelle est la conclusion qui résulte par rapport aux prévisions de l'article 3? Non pas qu'il s'agit d'autres obligations que celles qui concernent la navigation, mais seulement que ces obligations doivent être réalisées dans les conditions spécifiques du secteur, c.à.d. que les spécifiques appartiennent aux conditions naturelles du secteur, mais non pas pour ce qui concerne l'essence même des obligations qui concernent la navigation. Et c'est dans ce sens que nous avons même les prévisions de l'Annexe II de la Convention, qui précisent que dans des conditions spécifiques au secteur les Etats peuvent travailler pour la navigation de concert avec l'Administration spéciale respective.

En conclusion, pour ce qui concerne les dispositions de l'article 3, à notre opinion, dit M. Ghelmegeanu, la question soulevée n'a pas été justement posée.

On nous demande encore, poursuit M. Ghelmegeanu, si on considère que les mesures qu'on prend dans le secteur spécial du Danube ne dépassent pas les obligations prévues par l'article 4, c'est-à-dire qu'on veut élucider le problème du rapport entre l'article 4 et l'article 21, qui institue l'Administration Fluviale Spéciale des Portes de Fer. La réponse est donnée par les dispositions claires et catégoriques de l'article 4. Il n'y a possibilité d'aucune confusion. En effet, l'article 4 de la Convention envisage l'hypothèse où un Etat riverain n'est pas à même, c.à.d. ne dispose pas des moyens financiers nécessaires pour exécuter les travaux qui peuvent assurer la circulation normale sur le Danube. Il est clair que l'article 4 n'a aucune

application dans notre cas parce que dans notre cas il s'agit de l'article 21 et des travaux qui sont exécutés par les Etats de concert avec l'Administration spéciale. En conséquence, est élucidé le sous-point a) du point 2, qui demande qui doit exécuter les travaux sur le secteur des Portes de Fer? C.à.d. la Commission ou l'Administration spéciale? Poser ainsi le problème, c'est le résoudre, parce que les dispositions de l'article 4 de la Convention ne trouvent pas application dans notre cas.

Un autre aspect du problème pour ce qui concerne le rapport entre l'article 4 et l'article 21, qui institue l'Administration Fluviale Spéciale des Portes de Fer. On nous demande si l'Administration Fluviale des Portes de Fer a respecté les dispositions de l'art. 2 de l'Accord de 1953 qui institue l'Administration Fluviale Spéciale, accord intervenu entre deux Etats, la République Populaire Roumaine et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie. Nous remercions et nous sommes reconnaissants à nos amis et collègues bulgares, dit M. Ghelmegeanu, pour le soin et l'attention qu'ils prêtent à l'exécution d'une convention bilatérale qui a été conclue entre les deux Etats. Pour le moment nous voulons souligner que nous avons respecté parfaitement et catégoriquement les dispositions de l'article 2 de l'Accord mentionné. En effet, les dispositions de l'article 2 précisent que l'Administration spéciale n'a pas la compétence de prendre des mesures de police ou de s'immiscer dans l'administration des ports du secteur. L'article 2 précise que l'Administration n'a pas la compétence d'entreprendre des travaux d'importance locale. Je crois que c'est évident que l'Administration n'a enfreint d'aucune manière les dispositions prévues dans l'article de l'Accord, ou au moins nous n'avons entendu aucune précision à ce point de vue. Il est évident que les travaux qu'on va entreprendre aux Portes de Fer sont des travaux d'intérêt général et non pas d'intérêt local, et que ces travaux ont comme but d'écarter l'étranglement aux Portes de Fer, qui depuis des années et des années constitue une grande difficulté pour une navigation normale sur le Danube.

On nous attire aussi l'attention si nous avons respecté les dispositions de l'article 8 de l'Accord de 1953. Mais les dispositions de l'article 8 concernent l'application des règles de navigation dans le secteur des Portes de Fer et de pilotage. On a une observation à nous faire au point de vue du pilotage ou au point de vue de l'application des règles de navigation dans le secteur des Portes de Fer?

Voici notre réponse en ce qui concerne les dispositions de l'article 4 et toutes les implications qui ont été présentées par nos collègues et amis bulgares par rapport à l'application des articles 2 et 8 de l'Accord de 1953.

On nous demande aussi si chaque Etat danubien membre de la Convention soumet à l'examen de la Commission ses projets ayant trait à diverses mesures d'ordre hydrotechnique sur le Danube, y compris les mesures ayant caractère hydro-énergétique, quand celles-ci ont un rapport avec la navigation sur le Danube.

Nous n'avons pas la qualité de nous occuper de chaque Etat danubien, dit M. Ghelmegeanu, chez nous, Monsieur le Président, on dit que chacun doit tenir propre le seuil de sa maison, et à ce point de vue nous avons soumis à la Commission seulement le problème de la navigation dans le complexe projeté dans le secteur des Portes de Fer. Pourquoi nous avons fait cela? Parce qu'il y a une grande différence entre la Convention sur le Danube de 1921 et la Convention de Belgrade. D'après la Convention de 1921 on pouvait discuter devant la Commission aussi la question des installations hydro-énergétiques. Tandis que la Convention de Belgrade établit l'objet de la Commission du Danube pour ce qui concerne la navigation.

Il y a une autre question soulevée par nos amis et collègues bulgares, poursuit M. Ghelmegeanu. Cette question est très subtile et comme spécialiste de droit international public je leur suis reconnaissant. Mais il faut reconnaître que la question soulevée au point 4 ne peut être discutée devant la Commission du

Danube. Pourquoi? Parce qu'il s'agit de répondre si le principe de droit international fluvial général doit s'appliquer aux Portes de Fer. Il n'est intervenu dans le secteur des Portes de Fer aucun fait qui suscite le problème de l'application du droit international général. Peut-on prévenir une hypothèse quelconque pour l'avenir? Peut-on poser devant la Commission des questions qui n'ont pas de base matérielle concrète? Je ne le crois pas puisqu'il s'agirait de donner une consultation et ce n'est pas la compétence de la Commission.

La dernière question c'est si les Représentants de la Yougoslavie et de la Roumanie, ainsi que de l'Administration Fluviale des Portes de Fer considèrent que le mode de financement proposé respecte les dispositions de l'article 34 de la Convention sur le régime de la navigation sur le Danube de 1948.

A ce point, je crois que les dispositions de la Convention de Belgrade sont claires, c.à.d. que la Convention précise quels sont les droits - au point de vue du financement - des Etats dans le cas où ils entreprennent directement des travaux pour la navigation du fleuve; quelles sont les dispositions dans le cas où la Commission prend sur elle-même l'exécution de tels travaux dans le cadre de l'article 4 et quelle est la situation au point de vue du financement quand les Etats, de concert avec l'Administration Spéciale des Portes de Fer, procèdent à de tels travaux.

En conclusion, M. Ghelmegeanu prie de l'excuser pour l'aspect aride et quelques fois sinueux de ses explications, mais, en toute franchise, dit-il, nous avons essayé de présenter un supplément d'information à la disposition des Etats membres de la Commission du Danube.

M. Jelić (Yougoslavie) dit qu'après les explications détaillées données par la délégation roumaine sa tâche est très facile, c'est de s'associer, au nom de la délégation yougoslave, aux explications et aux arguments présentés par la délégation roumaine.

M. Stojković (AFPF) dit que peut-être ne serait-il même pas nécessaire de prendre la parole après l'exposé très pertinent qui a été donné par le Représentant de la Roumanie à propos de l'interprétation de certaines dispositions de la Convention relative à la navigation sur le Danube et qui a été aussi appuyé par le Représentant de la Yougoslavie. Si nous intervenons dans ce débat - ajoute-t-il - c'est parce que certaines fonctions essentielles de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, qu'elle détient en vertu de la Convention de 1948, ont été mises en doute.

Il s'agit ici de l'application des articles 21 et 34 de la Convention qui constituent la charte fondamentale de l'Administration Fluviale des Portes de Fer. L'argument principal qui lutte contre cette interprétation qui met en doute l'application de ces deux articles dans le cas présent a déjà été donné par le Représentant de la Roumanie. Les articles 3 et 4 de la Convention qu'on a invoqués constituent ici des dispositions d'ordre général. Les dispositions de l'article 21 constituent des dispositions spéciales. Suivant une règle d'interprétation générale, les dispositions spéciales sont à appliquer avant les dispositions d'ordre général. Nous avons ici une interprétation authentique de la Convention, qui est contenue dans l'Annexe II de la Convention. En prévoyant la possibilité d'instituer une administration spéciale pour le secteur, les signataires de la Convention exposent les raisons pour lesquelles on a établi une administration et ces raisons sont conçues de la manière suivante: ". les Parties contractantes sont d'accord pour reconnaître qu'il est d'intérêt général de maintenir ce secteur en bon état de navigabilité et que les travaux nécessaires à cette fin dépassent de loin ceux qu'on peut raisonnablement mettre à la charge des Etats riverains compétents".

L'article 36 de la Convention prévoit seulement le mécanisme spécial pour mettre en oeuvre le principe général contenu dans l'article 21 de la Convention. A la différence des autres mécanismes de financement qui sont prévus aux articles 34 et 35

de la Convention, il est établi d'avance, par la constitution d'une administration spéciale, que les ouvrages pour améliorer la navigation doivent être financés par la perception de taxes. Tout ce que nous avons l'intention de faire ici, c'est d'appliquer ce mécanisme et rien de plus. A notre avis, il s'agit ici d'un mandat que l'Administration Fluviale des Portes de Fer détient directement de la Convention. Elle ne peut pas renoncer à son application sans méconnaître la raison même de son existence.

D'autre côté, on a évoqué l'esprit de la Convention, les principes et normes du droit fluvial moderne. Je ne crois pas que c'est la méthode à recommander qui donne une solution pour le problème qui nous intéresse. Ce qu'on a souvent reproché au droit international général c'est de contenir trop de principes normatifs et généraux qu'il est bien difficile d'appliquer en cas concret. Ici, nous avons des règles constructives et techniques, qui sont exactement prévues par la Convention pour le cas qui nous occupe.

Est-ce que ce serait la bonne méthode, même si cette méthode était juridiquement possible - ce que je ne crois pas -, dit M. Stojković, d'écarter les textes internationaux précisément prévus pour la situation donnée pour appliquer à leur place des normes générales.

Poursivant son intervention, M. Stojković dit: Je passe maintenant à une autre question qui se rapporte à l'interprétation de l'Accord conclu entre Etats sur l'établissement de l'Administration Fluviale des Portes de Fer. On a évoqué deux articles à ce propos, l'article 2 et l'article 8. Mais il nous semble qu'il s'agit ici de deux textes contradictoires. Par l'interprétation qu'on semble vouloir donner à l'article 2 on peut tirer la conclusion qu'on reproche à l'Administration de vouloir dépasser ses pouvoirs et de se mêler dans des affaires qui ne la regardent pas. Au contraire, en se référant à l'article 8 il semble qu'on veut lui reprocher de ne pas faire assez et de se laisser dépouiller de ses fonctions.

Nous nous permettons d'expliquer très brièvement notre position. L'article 2 de l'Accord de 1953 donne une définition négative de la compétence de l'Administration en déclarant qu'elle ne doit pas s'occuper des travaux de portée locale qui ne touchent pas les intérêts généraux de la navigation, ni des travaux nécessaires au développement économique des deux Etats riverains dans ce secteur.

En ce qui concerne la première question, celle où il s'agit des travaux de portée locale, je crois qu'il est loin de la pensée de nos amis bulgares qu'il s'agit dans le cas présent de travaux qui ne touchent pas les intérêts généraux de la navigation. Quant à la deuxième question, l'interprétation qui soutiendrait que du moment où les travaux sont nécessaires pour le développement économique d'un Etat, celui-ci se trouve délié de toutes ses obligations qu'il a assumées à l'égard de la navigation internationale, cette interprétation serait très dangereuse pour l'avenir pour l'application du droit international fluvial. Cependant ce n'est certainement pas l'idée des auteurs de l'Accord de 1953 établissant l'Administration des Portes de Fer. On a oublié que l'article 2 vient seulement après l'article 1 qui donne une définition positive des attributions de l'Administration: "...dans le but d'entretenir et d'améliorer la voie navigable et de régler la navigation", ce qui reproduit exactement les fonctions de l'Administration, établies d'après l'article 21 de la Convention.

Il est évident que l'article 2 prévoyant une exception doit être interprété dans le cadre de l'article 1 qui pose une règle générale, c.à.d. que les travaux qui présentent un intérêt économique pour les Etats riverains doivent aussi être de telle nature qu'ils ne touchent pas aux intérêts de la navigation.

Cette question réglée, passons à l'interprétation de l'article 8 de l'Accord établissant l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

Cet article dit que le Service des Travaux de l'Administration a pour devoir d'élaborer des projets, d'exécuter et d'entretenir les ouvrages et installations destinés à assurer la navigation dans le Secteur, y compris le balisage du chenal. Il m'est difficile, poursuit M. Stojković, d'expliquer autrement la raison pour laquelle cet article a été évoqué que par le fait qu'on voudrait dire que c'est uniquement le Service des Travaux qui doit exécuter les travaux destinés à la navigation.

L'article 124 du Règlement sur le fonctionnement de l'Administration, signé en même temps que l'Accord, contient une disposition selon laquelle le Comité de l'Administration autorise que les travaux qui ne peuvent pas être exécutés par l'Administration elle-même, soient exécutés avec le concours d'une entreprise.

Les autres dispositions des articles 124 et 125 prévoient comment s'exerce dans ce cas le contrôle des travaux exécutés par une entreprise.

Achevant son intervention, M. Stojković dit que dans la lettre du 31 juillet que l'Administration a adressée à la Commission du Danube il y a un passage qui dit: "Etant donné que le lien organique entre les travaux pour l'amélioration des conditions de la navigation et les travaux d'aménagement hydro-électrique rendent leur exécution séparée irrationnelle et pratiquement impossible, la construction des objets desservant la navigation sera confiée aux organisations spécialisées, qui exécuteront le système dans son ensemble". Et c'est exactement ce qui a été prévu par l'article 124 du Règlement de l'Administration.

Le Président, constatant que personne ne désire intervenir dans le cadre des questions et explications portant sur les informations présentées, propose d'ouvrir la discussion sur le problème traité par la session extraordinaire.

M. Pišek (Tchécoslovaquie) dit qu'après avoir pris connaissance des informations présentées au sujet de la Session extraordinaire de la Commission du Danube, la délégation de la République Socialiste Tchécoslovaque voudrait exprimer une position en principe positive sur le projet de construction et d'aménagement du secteur des Portes de Fer pour l'amélioration de la navigation.

A notre avis, dit M. Pišek, on peut constater avec satisfaction que la réalisation du projet de construction de l'usine hydraulique dans les Cataractes éliminera, sur un des secteurs les plus difficiles du Danube, les entraves qui, durant de longs siècles, influençaient défavorablement l'exploitation économique de la navigation.

Cette constatation est basée sur le projet préliminaire de la construction de l'usine hydraulique, sur les informations et données complémentaires présentées par les Représentants de la République Populaire Roumaine, de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

Je voudrais noter, poursuit M. Pišek, que les organes compétents de mon pays apprécient hautement les efforts déployés par les Gouvernements de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie pour que dans le cadre de l'exploitation complexe du Danube soient aussi résolus essentiellement les problèmes spécifiques de la navigation dans le secteur des Portes de Fer, et soient créées sur ce secteur des conditions de navigation normales.

Il y a lieu de souligner que la solution de ces problèmes constituait, au cours des dernières années, une des préoccupations principales de la Commission du Danube en rapport avec l'élaboration du plan des grands travaux sur le Danube, dont le but est d'assurer des conditions optima pour la navigation.

En appréciant les efforts dirigés à l'amélioration des conditions de la navigation dans le secteur des Portes de Fer, la délégation tchécoslovaque se base sur l'expérience acquise au cours de l'élaboration, en commun avec la République Populaire Hongroise, du projet préliminaire de la construction de l'usine hydro-électrique sur le secteur tchécoslovaco-hongrois. Il est évident qu'au cours de ces travaux il a fallu trouver des solutions à des problèmes analogues, très compliqués, d'ordre technique et économique.

En rapport avec ce qui précède, la délégation tchécoslovaque exprime sa conviction que lors de l'aménagement pour la navigation des secteurs du Danube les principes fixés dans la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948 seront pleinement respectés et que, tant dans l'élaboration des projets qu'au cours de leur réalisation, on cherchera les voies permettant de diminuer les frais qui doivent être à la charge de la navigation. C'est de cette façon que pourra être obtenue l'économie désirée qui est, sans aucun doute, l'un des facteurs essentiels du développement constant de la navigation danubienne.

M. Pišek remercie les Représentants de la République Populaire Roumaine, de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de l'Administration Fluviale des Portes de Fer pour les informations qu'ils ont eu l'obligeance de présenter.

Achevant son intervention, M. Pišek dit que, selon l'avis de la délégation tchécoslovaque, il convient de prendre acte de l'information sur la construction et l'aménagement du secteur des Portes de Fer pour l'amélioration des conditions de la navigation et que, tenant compte du fait que la construction et l'aménagement pour la navigation projetés dans le secteur des Portes de Fer sont liés à de nombreux problèmes compliqués et importants, la délégation tchécoslovaque estime qu'il serait utile de former un groupe de travail pour une étude plus complète des problèmes qui présentent de l'intérêt pour tous les pays danubiens.

M. Puja (Hongrie) dit que la délégation de la République Populaire Hongroise remercie les Représentants de la République Populaire Roumaine, de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de l'Administration Fluviale des Portes de Fer pour les informations détaillées qu'ils ont présentées aux Représentants des pays membres de la Commission du Danube.

Le Gouvernement de la République Populaire Hongroise salue avec satisfaction la décision des deux pays voisins, la République Populaire Roumaine et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, de construire dans le secteur des Portes de Fer une usine hydro-électrique qui améliorera considérablement les conditions de la navigation sur le Bas-Danube. Ce projet présente sans aucun doute un grand intérêt pour tous les pays danubiens, qui ne peuvent que le saluer.

La délégation de la République Populaire Hongroise a étudié avec grande attention tous les documents présentés au Président de la Commission du Danube par les Représentants de la République Populaire Roumaine, de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, a écouté les informations orales de M. Roşianu, Représentant de la République Populaire Roumaine, de M. Vilović, Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, et de M. Popović, Représentant de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, et est arrivée à la conclusion que les problèmes traités dans les documents et dans les informations orales exigent une étude sérieuse et approfondie pour laquelle quelques données complémentaires sont encore nécessaires. Cela a été également confirmé par les nombreuses questions posées hier en séance plénière de la Commission. Dans ces circonstances, la délégation hongroise estime qu'il lui serait très difficile de prendre une position définitive et d'adopter une décision sur les questions soulevées.

De l'avis de la délégation hongroise, il y a encore beaucoup de questions qui doivent être étudiées en détail.

La question de la taxe, par exemple, à percevoir après la construction des écluses pose de nombreux problèmes de principe et d'ordre pratique relevant du droit international, telle la question de savoir si une telle pratique ne constituera pas un précédent indésirable et ne créera pas sur le Danube une situation nouvelle qui, en fin de compte, aurait une influence sur l'ensemble de la navigation. Il me semble - dit M. Puja - que l'on pourrait encore énumérer bien des questions pour lesquelles, sans étude et discussions approfondies, il serait impossible d'adopter une décision de principe ou d'ordre pratique.

Sur la base de ce qui précède, la délégation de la République Populaire Hongroise propose que la session extraordinaire de la Commission du Danube n'adopte pas de décision définitive au sujet des questions litigieuses soulevées. La délégation hongroise est entièrement d'accord avec la proposition du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque de charger un groupe de travail de l'étude de ces questions litigieuses. Les experts des pays membres de la Commission du Danube auraient aussi la possibilité d'étudier à fond ces questions, d'élaborer, pour autant que possible, des propositions communes et de les soumettre à la Commission du Danube. Il est évident que cette manière de procéder n'empêcherait pas de commencer et de poursuivre les travaux projetés par les Gouvernements de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie.

M. Dobmayer (Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne) dit que le Ministre du Transport à Bonn n'a reçu que le 3 octobre les données concernant l'aménagement du secteur des Portes de Fer pour la navigation. Dans ce court délai il n'a pas été possible d'étudier ces données à fond et de prendre une position quant aux détails. C'est pourquoi il a été décidé, dit M. Dobmayer, que je prenne seul part à la session en qualité d'observateur. Toutefois, permettez-moi, poursuit M. Dobmayer, d'expri-

mer quelques observations sur le problème.

En Allemagne existe le principe de ne pas percevoir des droits de navigation ou des taxes pour couvrir les frais d'exploitation et d'entretien aux écluses ou aux aménagements servant la navigation, aux barrages, parce que l'énergie produite couvre tous les frais d'exploitation.

Ce principe a été appliqué déjà lors de la construction de la centrale hydro-électrique de Kachlet, construite il y a 40 ans. En outre, cette procédure a été décidée par l'ancienne Commission du Danube.

Après la construction du barrage de Jochenstein, il n'y a pas eu non plus de perception de taxes, et il est absolument à craindre que s'il y aura perception de taxe aux écluses des Portes de Fer, des taxes seront aussi perçues aux autres écluses et, à mon avis, pour cette raison et pour la raison que les conditions de navigation sur ce secteur ne différeront pas des conditions de navigation dans les autres secteurs, il ne faudrait pas qu'on introduise cette pratique.

Le Président propose un intervalle jusqu'à 15 heures.

(Après l'intervalle)

Le Président communique que le Représentant de la République d'Autriche, M. Koller, a envoyé une déclaration et a demandé de donner la parole à un membre de la délégation autrichienne pour donner lecture de sa déclaration écrite.

M. Zanetti (Autriche) donne lecture de l'intervention suivante de M. Koller. Représentant de la République d'Autriche à la Commission du Danube: "L'information sur la construction et l'aménagement du secteur des Portes de Fer sur le Danube pour l'amélioration de la navigation, présentée par les Représentants de la Yougoslavie et de la Roumanie, et le problème des dépenses qui s'y rapportent sont d'une telle importance que la convocation

d'une Session extraordinaire pour la discussion de cette matière est bien justifiée. Néanmoins, en même temps, je voudrais bien exprimer l'avis qu'il aurait été utile de préparer cette session extraordinaire sur la base des informations supplémentaires et même plus détaillées, mises à notre disposition en bon temps également par voie diplomatique, pour nous donner non seulement la possibilité d'une discussion fructueuse, mais aussi d'une décision en la matière.

Etant donné que les organismes compétents autrichiens n'étaient pas en mesure de se décider au sujet du projet à la base des informations reçues, je me vois contraint de vous avouer, d'abord particulièrement en considération de la lettre de l'honorable Représentant de la République Populaire Roumaine du vingt-neuf juillet et de la lettre de l'honorable Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie du trente-et-un juillet, que je ne suis pas autorisé de donner n'importe quelle assurance financière à l'égard de l'augmentation des taxes prévues. Si, et dans le cas échéant dans quelle forme, une participation autrichienne peut être considérée reste donc pour le moment en suspens.

Vu l'importance du projet en question pour la navigation danubienne dans sa totalité, je me permets de mettre en discussion quelques considérations, dont le traitement nous semble nécessaire dans l'intérêt de la navigation.

C'est sans doute le droit souverain de chaque pays danubien de construire des centrales hydro-électriques. L'intérêt de la Commission se restreint seulement à la constatation, dans quelle mesure ces centrales servent à promouvoir la navigation ou l'empêchent.

La construction de centrales hydro-électriques sur les fleuves navigables demande toujours également la construction d'installations particulières pour la navigation, dont les coûts peuvent être plus ou moins grands. Même si l'article 35 de la

Convention prévoit le prélèvement des droits pour l'usage de telles installations par la navigation, on ne peut que se prononcer sérieusement contre l'introduction d'un tel usage en connexion avec la construction de nouvelles centrales hydro-électriques. Certaines régions danubiennes sont particulièrement favorisées en ce qui concerne la construction des centrales hydro-électriques. Il y en a déjà quelques-unes de finies, d'autres sont projetées, comme par exemple la centrale commune de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie, dont la construction a été décidée à l'occasion de la récente visite de Monsieur Kádár en Tchécoslovaquie. Dans le cas où tous les pays danubiens se décident de lever des droits de passage pour l'usage des écluses des centrales hydro-électriques existantes ou à construire, nous serons en présence après quelque temps d'une telle charge pour la navigation que sa rentabilité serait rendue douteuse.

Comme représentant de l'Autriche, je me sens particulièrement autorisé d'indiquer le danger d'un tel développement, parce que mon pays a construit plusieurs centrales hydro-électriques avec des installations pour la navigation, dont l'usage jusqu'ici n'a pas été soumis au prélèvement de taxes, étant donné qu'il a été possible d'inclure l'amortisation des installations construites pour la navigation dans l'amortisation des centrales hydro-électriques. Toutefois, nous avons toujours pensé que les autres pays danubiens se laisseront guider par le même principe, parce que nous pensons que c'est de cette manière qu'on sert le mieux la navigation et le but de la Commission du Danube.

La plus digne tâche de la Commission - selon notre avis - est, d'un côté, de présenter aux pays membres des recommandations qui servent à promouvoir la navigation au profit de tous et, d'autre côté, de leur recommander également de s'abstenir de tout projet gênant la navigation.

Considérant tout cela, les observations suivantes peuvent être faites au projet présenté:

A l'occasion de la XXI^e session, il a été prévu dans le plan de travail que l'Administration Fluviale des Portes de Fer prenne les mesures nécessaires pour garantir une profondeur minimale de 2,2 mètres. En plus, l'Administration des Portes de Fer s'est engagée de présenter jusqu'à la fin de cette année des propositions à l'égard de l'amélioration du balisage, rendant ainsi possible la navigation de nuit.

Ces deux mesures susmentionnées amélioreraient les conditions de la navigation et augmenteraient la capacité du trafic dans le secteur des Portes de Fer d'une manière suffisante. Si, dans un stade ultérieur, cette capacité de trafic ne suffisait plus, on pourrait envisager la mesure proposée par l'Administration des Portes de Fer sous point 3.1 des "Données techniques et économiques sur l'aménagement des Portes de Fer du Danube pour la navigation" par laquelle on pourrait augmenter la capacité de trafic à 15 millions de tonnes par an.

De ce qui précède résulte qu'actuellement la construction du système complexe en question n'a rien à faire directement avec les besoins de la navigation. Si on procède quand même à la construction d'un barrage aux Portes de Fer pour d'autres raisons que la navigation, par exemple à cause de la production d'énergie électrique, les frais d'installation devenus nécessaires pour la navigation ne doivent pas être à la charge de la batellerie.

Il n'y a aucun doute que l'exécution du projet d'une centrale hydro-électrique aux Portes de Fer, proposé par les Gouvernements de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de la République Populaire Roumaine, entraîne des améliorations pour la navigation. La délégation autrichienne a pris note avec beaucoup d'intérêt des informations données par les Représentants de ces deux pays et de l'Administration des Portes de Fer.

Toutefois, un grand nombre de questions techniques et économiques, surtout celles de fond, concernant le financement et la perception des taxes pour le passage des bâtiments aux écluses se posent, qui demandent une étude approfondie du projet.

. Pour cette raison, la délégation autrichienne soutient la proposition du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque de charger un groupe d'experts de s'occuper de ces questions."

M. Yantchev (Bulgarie) dit que la délégation bulgare salue l'accord intervenu entre les Gouvernements de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de la République Populaire Roumaine au sujet de la construction de l'usine hydraulique dans le secteur des Portes de Fer.

En même temps - dit M. Yantchev - nous estimons que l'utilisation des ressources hydrauliques du Danube pour l'obtention d'énergie électrique au moyen de la construction d'une centrale hydro-électrique, qui sera l'une des plus efficaces de l'Europe, améliorera également les conditions de la navigation.

Les données techniques et économiques relatives à l'amélioration du secteur des Portes de Fer que nous avons reçues en connexion avec la construction de l'usine hydraulique, ne permettent pas d'éclaircir d'une manière plus approfondie plusieurs problèmes qui exigent absolument un examen plus détaillé et plus complet.

C'est pourquoi notre délégation a posé hier, en séance plénière, quelques questions d'ordre juridique, technique et économique, dont l'élucidation serait utile pour tous les délégués et surtout pour notre pays qui y est très intéressé.

Cependant, nous devons constater que, de notre avis, les réponses données étaient générales, incomplètes et ne nous satisfont pas. Permettez-moi, poursuit M. Yantchev, de faire quelques observations à ce sujet.

La délégation bulgare estime que la proposition de rembourser le crédit de 95 millions de dollars, accordé par les deux pays à un taux d'intérêt de 3%, pour l'amélioration de la navigation, par l'introduction de taxes particulières n'est pas juste, et ce partant des considérations suivantes:

- aux termes de l'article 3 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948 chaque pays est obligé non seulement d'entretenir son secteur de fleuve mais aussi d'y améliorer les conditions de la navigation. En même temps, les pays doivent respecter les recommandations de la Commission du Danube, selon lesquelles il convient d'assurer dans le chenal, avant la fin de 1965, une profondeur navigable de 22-25 dm, et plus tard, avec la construction de barrages, une profondeur de 35 dm; pour cette obligation les autres pays danubiens ne prélèvent pas de droits;

- prenant en considération qu'il est plus difficile d'entretenir les conditions de navigation dans le secteur des Portes de Fer, la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube a établi l'Administration dans le but d'exécuter les travaux hydrotechniques et de régler la navigation dans cette zone. Aux termes de l'article 36 de la Convention, l'Administration Fluviale des Portes de Fer a le droit de percevoir des droits uniquement pour couvrir les frais destinés à assurer la navigation dans les conditions actuelles;

- après la construction de l'usine hydraulique dans les Portes de Fer, les conditions qui ont rendu nécessaire l'établissement d'une administration spéciale seront éliminées. Les nouvelles conditions de la navigation ne différeront pas de celles existant aux autres barrages déjà construits sur le Danube. Par conséquent, pour ce secteur également, après la construction de l'usine hydraulique, tous les frais devraient - conformément aux articles 3 et 34 de la Convention - être à la charge des pays respectifs, sur le territoire desquels se trouve ce secteur.

Le montant de 95 millions de dollars USA, prévu pour l'investissement, et celui des taxes particulières, que les deux Gouvernements proposent de mettre à la charge de la navigation, ne sont pas fondés du point de vue technique et économique. Les dépenses annuelles de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, qui s'élèvent à 2 millions de dollars USA, ne sont pas fondées non plus.

Tenant compte de toutes ces considérations, la délégation bulgare estime qu'aucun crédit n'est à rembourser par la navigation au moyen de l'introduction de taxes particulières.

En ce qui concerne la construction de l'usine hydraulique dans le secteur des Portes de Fer, nous sommes d'avis,

- ajoute M. Zantchev - que celle-ci fait surgir de nombreux problèmes qui concernent non seulement la navigation mais touchent directement les intérêts de notre pays. Comme on le sait, les usines hydro-électriques de cette envergure pendant leur fonctionnement débitent irrégulièrement une grande quantité d'eau, ce qui provoque de brusques variations du niveau d'eau. Ces variations peuvent avoir un effet négatif sur notre secteur et, éventuellement, causer des dégâts.

Comme on le voit, ces questions sont étroitement liées entre elles, et pour cette raison elles doivent être discutées et résolues en même temps et en commun avec les pays intéressés.

C'est pourquoi la délégation bulgare estime que la solution de tous les problèmes liés à la construction de l'usine hydraulique dans le secteur des Portes de Fer, qui touchent dans telle ou telle mesure les intérêts des autres pays danubiens ainsi que le schéma général de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, exigent une analyse profonde et complète et des débats sur la base desquels une décision pourrait être adoptée.

Quant aux aspects juridiques du problème, dit M. Yantchev, la délégation bulgare part de la considération que le projet présenté concerne la construction d'un système complexe hydro-énergétique destiné en premier lieu à utiliser le potentiel hydro-énergétique du fleuve. L'amélioration des conditions de la navigation est une conséquence secondaire, nécessairement obtenue. Il en découle que l'Administration Fluviale des Portes de Fer est invitée à contribuer à la réalisation de mesures servant le développement économique de deux pays danubiens.

C'est en contradiction avec la dernière partie du texte de l'article 2 de l'Accord conclu en 1953 entre les Gouvernements de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie qui, pour des raisons inconnues pour nous, a été omise lors de la citation de ce texte. De l'avis de la délégation bulgare, les fonctions de l'Administration Fluviale des Portes de Fer sont au fond définies par l'article 8 du même Accord, dont le texte indique clairement le caractère technique limité de ces fonctions.

La tâche prévue par le projet et confiée à l'Administration Fluviale des Portes de Fer dépasse de loin le cadre de l'article 8. Cette tâche pourrait éventuellement être confiée uniquement à la Commission du Danube et seulement dans le cadre de l'article 4 de la Convention.

En ce qui concerne plusieurs autres questions d'ordre juridique, la délégation bulgare se réserve le droit de se prononcer en détail lors de leur examen ultérieur.

Achevant son intervention, M. Yantchev dit, qu'en conséquence, la délégation bulgare adhère à la proposition des Représentants de la République Socialiste Tchécoslovaque et de la République Populaire Hongroise relative à la convocation d'un groupe d'experts et, vu ce qui précède, elle propose à la Session extraordinaire de la Commission du Danube d'adopter la décision suivante:

"La Session extraordinaire de la Commission du Danube, convoquée en conformité avec l'article 2 des Règles de procédure de la Commission du Danube, a tenu ses séances les 10 et 11 octobre 1963. Après avoir écouté les informations des Représentants de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, de la République Populaire Roumaine et de l'Administration Fluviale des Portes de Fer sur la construction et l'aménagement du secteur des Portes de Fer sur le Danube pour l'amélioration de la navigation, la Session extraordinaire de la Commission du Danube DECIDE:

1. de charger l'Appareil de la Commission du Danube de réunir un groupe d'experts pour une étude préliminaire des problèmes liés à la construction de l'usine hydraulique dans la région des Portes de Fer et d'en soumettre le rapport à la session de la Commission du Danube;

2. de recommander aux Gouvernements de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de la République Populaire Roumaine de mettre à la disposition de l'Appareil de la Commission du Danube toute la documentation relative aux projets et toutes les données nécessaires pour le travail du groupe d'experts."

M. Kapikraïan (Union Soviétique) dit que le problème de l'amélioration des conditions de la navigation sur le secteur des Portes de Fer, le plus difficile de tous les secteurs du Danube, est, sans aucun doute, d'un grand intérêt pour tous les pays danubiens. Cette question intéresse surtout les entreprises de navigation des pays danubiens. Déjà en 1958, une information sur l'élaboration d'un projet de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube fut soumise à la XVI^e session de la Commission du Danube.

A la présente session nous avons écouté les informations de M. Roşianu, Représentant de la République Populaire Roumaine, de M. Villovič, Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, et de M. Popovič, Représentant de l'Administration Fluviale des Portes de Fer. En dehors d'autres problèmes, ces informations ont traité en détail les difficultés auxquelles se heurtent les entreprises de navigation en ce qui concerne le transport par le secteur des Portes de Fer. M. Roşianu, Représentant de la République Populaire Roumaine à la Commission du Danube, a énuméré en 9 points les obstacles existants. Je pourrais continuer cette énumération, dit M. Kapikraian, mais ce n'est pas nécessaire, car nous en avons souvent parlé aux sessions de la Commission du Danube. Je voudrais seulement souligner, en connexion avec l'augmentation du trafic sur le Danube, qu'en 1962 déjà 10 millions de tonnes de marchandises ont traversé le secteur des Portes de Fer et que, dans un proche avenir la capacité d'écoulement de trafic de ce secteur ne pourra plus garantir le passage normal de tous les bâtiments naviguant sur le Danube. Si l'on y ajoute les périodes de basses eaux, quand un grand nombre de bâtiments, 400-500 unités, se trouve dans ce secteur, on voit clairement à quel point la navigation dans cette région est difficile et les grandes pertes que subissent toutes les entreprises de navigation, sans parler du fait - ajoute M. Kapikraian - que nous ne sommes pas en mesure d'assurer le transport de marchandises importantes pour l'économie nationale des pays danubiens.

Nous savons également que ce secteur difficile des Portes de Fer retient aussi la construction d'une nouvelle flotte, plus économique, qui assurerait une livraison rapide des marchandises avec le minimum de frais. Jusqu'à présent nous avons été contraints d'utiliser des chalands non-automoteurs à gabarits limités. Ceci freine l'acheminement sur le transport par voie d'eau des marchandises transportées par voie ferrée. Bien souvent nous ne pouvons faire face à la concurrence des chemins de fer et d'autres moyens de transport.

Comme vous le savez, la Commission du Danube a adopté à sa XXI^e session le Plan des grands travaux sur le secteur des Portes de Fer. Ce plan, qui donne à l'Administration Fluviale des Portes de Fer la possibilité de poursuivre certains travaux visant l'amélioration de la navigation, ne résout cependant pas radicalement les problèmes de la navigation normale.

C'est pourquoi - relève M. Kapikraïan - nous saluons avec satisfaction la décision des deux Gouvernements, de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, sur la construction et l'aménagement du secteur des Portes de Fer sur le Danube pour l'amélioration de la navigation.

La construction, de 1964 à 1971, du système complexe hydro-énergétique et nautique éliminera les obstacles existant actuellement sur ce secteur, et par là contribuera au développement de la flotte danubienne, créera les conditions nécessaires à une exploitation plus efficace de la flotte, à l'extension du trafic sur le Danube et, sans aucun doute, constituera un facteur important dans le domaine du développement économique des pays danubiens.

L'expérience acquise au cours de la construction d'objectifs analogues en Union Soviétique montre qu'une telle mesure fait surgir nombre de problèmes importants d'ordre technique et économique. Nous comprenons donc que plusieurs questions aient été posées au sujet des informations, questions qui témoignent du profond intérêt que manifestent les pays danubiens en ce qui concerne la solution la plus rationnelle des problèmes de la construction et de l'exploitation du système en question, conforme aux Recommandations relatives aux gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, adoptées par la Commission du Danube.

Il nous semble que c'est justement en tenant compte de cette circonstance que plusieurs délégations se sont prononcées pour un examen complémentaire et plus détaillé des conditions de la navigation en rapport avec la construction proposée dans le secteur des Portes de Fer. En connexion avec ceci, plusieurs délégations ont exprimé le désir de convoquer un groupe de travail.

De la part de la délégation soviétique il n'y a pas d'objection contre ces propositions. Cependant, nous estimons que cela ne doit pas influencer les termes prévus pour la construction.

Achevant son intervention, M. Kapikraïan dit que la délégation soviétique est d'accord avec la proposition de prendre acte de l'information sur la construction et l'aménagement du secteur des Portes de Fer sur le Danube pour l'amélioration de la navigation.

La séance est levée à 18 heures.

PROCES VERBAL

No 3

DE LA SESSION EXTRAORDINAIRE DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 19 octobre 1963

à Budapest

Président

- M. Denisov

Représentants

République d'Autriche

- M. Koller

République Populaire de Bulgarie

- M. Yantchev

République Populaire Hongroise

- M. Puja

République Populaire Roumaine

- M. Roşianu

République Socialiste Tchécoslovaque

- M. Pišek

Union des Républiques Socialistes
Soviétiques

- M. Denisov

République Socialiste Fédérative de
Yougoslavie

- M. Vilovič

La séance est ouverte à 9 heures.

M. Roşianu (Roumanie) dit qu'il voudrait apporter quelques précisions sur le problème débattu ainsi que sur les considérations exprimées à la session.

1. La République Populaire Roumaine, la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et l'Administration Fluviale des Portes de Fer ont informé la Commission du Danube sur leur décision de résoudre complètement et pour toujours la situation du plus difficile secteur du Danube, qui depuis des centaines d'années a constitué la principale entrave à la navigation sur le Danube, ce qui correspondra aux intérêts de tous les Etats danubiens.

En prenant cette décision, les deux Etats danubiens résolvent enfin un problème que jusqu'aujourd'hui personne n'a réussi à résoudre quoique on en parle depuis si longtemps.

2. Les deux Etats ont montré d'une manière claire quelles sont les conditions dans lesquelles ils entendent réaliser cet ouvrage et notamment:

- l'énorme effort de financement sera effectué par les deux Etats;

- la récupération des moyens investis pour satisfaire aux intérêts de la navigation sera réalisée dans un délai et dans des conditions si avantageuses qu'il serait difficile d'en citer des précédents;

- la République Populaire Roumaine et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie ont consenti d'assurer des conditions telles qu'après l'aménagement du secteur tout bâtiment qui le traversera sera à même de réaliser un bénéfice supplémentaire représentant à peu près 1/5 des frais totaux supportés ac-

tuellement; de plus, les conditions générales de navigation seront incomparablement supérieures à celles d'aujourd'hui.

3. Pour la réalisation de ces travaux la République Populaire Roumaine et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, en dehors des efforts financiers exprimés en chiffres, ont consenti à supporter les dégâts provoqués par l'inondation de superficies importantes, à reconstruire des villes entières et des voies de communication, à mobiliser d'énormes moyens matériels.

4. En essence, la République Populaire Roumaine et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie assurent ainsi la réalisation d'avantages économiques concrets et palpables à tous les pays dont les pavillons traversent le secteur des Portes de Fer; en même temps, les deux pays récupéreront dans un très long délai les fonds d'investissements grâce auxquels se réalisera cet avantage.

5. En ce qui concerne la modalité du financement des travaux, les deux Etats se sont laissés guider rigoureusement par les dispositions expresses de la Convention du Danube, qu'ils entendent respecter intégralement.

Ceci est - dit M. Roşianu - en lignes générales le fond du problème, tel qu'il est conçu par nous. Il témoigne de l'esprit constructif dans lequel ce problème a été abordé par nous.

Poursuivant son intervention M. Roşianu analyse brièvement en ce qui suit les positions exprimées par les Représentants:

1. On a exprimé une opinion selon laquelle l'aménagement prévu du secteur des Portes de Fer serait inutile du point de vue de la navigation, les travaux en courant libre, dont cette Commission a déjà discutés étant suffisants pour assurer des conditions normales de navigation ainsi que le développement du trafic sur le Danube.

Nous considérons que cette opinion, d'ailleurs infirmée par la plupart des représentants, n'a aucun fondement. Elle a été sans doute exprimée pour justifier la thèse de la non participation de la navigation aux charges qui lui reviennent.

Ce n'est pas difficile de s'imaginer quelle serait la situation dans l'hypothèse, d'ailleurs inconcevable, dans laquelle la République Populaire Roumaine et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie eussent décidé de dimensionner les ouvrages pour la capacité de 15 millions de tonnes de portée en lourd, chiffre qui a été mentionné comme satisfaisant pour l'avenir.

La décision qui a été prise de construire des installations qui assureront le développement prévisible du trafic dans ses réelles dimensions est juste et correspond intégralement aux recommandations de la Commission du Danube.

2. On a essayé d'utiliser comme argument, pour justifier la non participation de la navigation aux charges qui lui incombent, la thèse que la navigation sans taxe dans les zones aménagées en Autriche et en la République Fédérale d'Allemagne devrait constituer un exemple pour nous, et aussi la thèse que notre système de financement pourrait être utilisé comme un précédent dangereux pour les futures constructions de ce genre.

Mais en invoquant de tels arguments on a omis le fait matériel fondamental qui consiste dans les conditions naturelles des Portes de Fer, conditions uniques sur tout le Danube par les entraves qu'elles représentent pour la navigation;

Il faut souligner qu'en aménageant les Portes de Fer on ouvre libre voie à la navigation dans un secteur étranglé, tandis que les ouvrages hydro-énergétiques construits dans des endroits qui ne présentent pas de difficultés maintiennent tout au plus les conditions de navigation existant en régime naturel.

3. Le Représentant de la République Populaire de Bulgarie a présenté une interprétation qui transgresse les dispositions, pourtant claires et précises de la Convention du Danube concernant le secteur des Portes de Fer.

Les tâches fondamentales de l'Administration des Portes de Fer, établies par l'article 21 de la Convention du Danube et par l'article premier de l'Accord de 1953, ont été remplacées par la stipulation de l'article 8 de cet Accord qui se réfère aux tâches courantes des services de l'Administration.

Dans le même sens on a utilisé la partie finale de l'article 2 du même Accord, qui se réfère aux travaux nécessaires au développement économique des pays, comme un prétexte pour essayer de démontrer que l'Administration Fluviale des Portes de Fer ne serait pas habilitée d'exécuter les travaux qui lui reviennent.

Il est pourtant parfaitement clair que nous avons confié à l'Administration les tâches concernant uniquement l'amélioration de la navigation, tâches qui lui incombent en vertu des stipulations expresses de la Convention du Danube.

Au cas où le but poursuivi par cette interprétation était celui d'affirmer la nécessité de confier à la Commission du Danube l'exécution des travaux, la Partie roumaine est en mesure de déclarer qu'elle ne s'engagera pas sur une telle voie. Elle n'a aucune intention de renoncer aux droits que chaque Etat exerce sur son territoire et dont l'exercice dans le problème qu'on discute est entièrement confirmé par la Convention du Danube.

4. La délégation de la République Populaire de Bulgarie a exprimé l'opinion que les informations fournies à la Commission du Danube seraient générales, incomplètes et non satisfaisantes.

Sans nous arrêter aux termes utilisés, il faut remarquer que ces appréciations sont dénuées de tout fondement.

En fait, on a communiqué à la Commission du Danube toutes les informations techniques et économiques, qualitatives et quantitatives nécessaires afin de se prononcer.

En particulier la délégation bulgare a exprimé l'opinion que les évaluations de 95 millions, respectivement de 2 millions de dollars USA pour les investissements et les frais d'entretien, contenues dans les informations communiquées à la Commission du Danube, ne seraient pas fondées.

Nous avons pourtant démontré d'une manière détaillée que grâce à l'aménagement, les frais de navigation dans le secteur des Portes de Fer seront diminués de manière que les bâtiments qui traverseront le secteur supporteront des frais totaux, y compris les taxes, considérablement plus réduits que ceux qu'on supporte aujourd'hui.

Cela signifie que l'aménagement du secteur sera la source de bénéfices supplémentaires pour les entreprises de navigation, sans mentionner les conditions de circulation incomparablement supérieures à celles actuelles et la possibilité d'obtenir de grands avantages par l'accroissement du trafic.

La situation est donc parfaitement claire: deux Etats font un grand effort pour promouvoir l'intérêt général de la navigation, et grâce à cet effort toutes les entreprises de navigation réaliseront des bénéfices supplémentaires.

Nous nous sommes occupés dans ce qui précède du problème qui d'une manière ou d'une autre a constitué la préoccupation centrale de quelques-uns des représentants.

Il s'agit du droit qui appartient à ceux qui investissent des fonds au bénéfice de la navigation de récupérer les sommes investies. A ce sujet, on a exprimé l'opinion que les deux Etats devraient couvrir les frais qui reviennent à la navigation par les bénéfices réalisés par la production d'énergie électrique.

Nous rappelons que le potentiel énergétique du Danube dans le secteur des Portes de Fer appartient exclusivement à la République Populaire Roumaine et à la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie.

Les deux Etats disposent de ces ressources naturelles conformément à leurs intérêts. L'assertion que les frais qui reviennent à la navigation internationale devraient être couverts au compte des bénéfices réalisés par l'énergétique signifie en réalité d'exiger à participer à la valorification des ressources naturelles appartenant aux deux Etats. Il est évident qu'une telle prétention n'aurait aucun fondement.

Poursuivant son intervention, M. Roşianu dit: Nous devons exprimer la surprise et l'indignation que nous a provoquées l'attitude de la délégation de la République Populaire de Bulgarie.

Nous ne comprenons pas ce que veulent nos amis bulgares. Est-ce que ce serait leur désir de ne plus réaliser ces grands travaux qui intéressent tous les pays danubiens?

De la manière dont elle a formulé et du contenu de ses questions, de la position exprimée dans son exposé et de la résolution qu'elle a proposée il ressort clairement que la délégation bulgare tend à créer des difficultés à la réalisation de l'aménagement des Portes de Fer.

Ces chicanes sont particulièrement évidentes dans les propos tenus sur les soi-disants dommages et dégâts qui seraient provoqués sur le territoire bulgare, question dénuée de tout fondement et qui d'ailleurs n'a aucun rapport avec les attributions de la Commission du Danube. Le but poursuivi par cette attitude est incompréhensible pour notre pays qui assure de grandes facilités au transit sur son territoire des marchandises en provenance ou à destination de la République Populaire de Bulgarie, et qui n'a jamais pensé à chicaner sur ces facilités.

Il faut souligner que cette attitude de la délégation bulgare a été infirmée par la position prise par les autres délégations, qui ont hautement apprécié la grande importance pour la navigation internationale du projet entrepris par les deux pays riverains.

Nous sommes convaincus que des considérations que nous avons exposées il ressort pleinement le bienfondé et l'opportunité de la résolution proposée par la République Populaire Roumaine et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie; son adoption serait strictement conforme à la Convention du Danube, à la compétence de la Commission et aux droits et intérêts de tous les Etats membres.

Pour mettre la Commission à même de se prononcer, les deux Gouvernements et l'Administration des Portes de Fer ont fourni en temps utile tous les éléments nécessaires.

Cependant, quelques-unes des délégations ont déclaré que leurs experts n'auraient pas encore réussi à se former une opinion définitive quant à la concordance aux recommandations de la Commission des gabarits prévus pour la voie navigable. A cet effet, on a proposé la constitution d'un groupe de travail.

Nous pourrions accepter cette proposition en fixant pour le groupe de travail le mandat précis de déposer un rapport sur les caractéristiques techniques des ouvrages destinés à la navi-

gation. Dans ce cas, les travaux de la Session extraordinaire de la Commission du Danube devraient être repris au plus tard vers la fin du mois de mars 1964.

Il va de soi que la délégation roumaine ne pourrait accepter des solutions de procédure qui aboutiraient à la tergiversation de ce problème.

Achevant son intervention, M. Roşianu dit que la délégation roumaine considère qu'elle a fait tout ce qui dépendait d'elle pour mettre la Commission du Danube à même d'adopter une position conforme aux intérêts de tous les Etats danubiens relativement à l'importance du problème de l'aménagement pour la navigation du secteur des Portes de Fer.

M. Vilović (Yougoslavie) dit que la délégation yougoslave est d'accord avec les explications présentées par le Représentant de la République Populaire Roumaine et les soutient.

M. Yantchev (Bulgarie) dit qu'il n'avait pas l'intention de demander la parole à cette séance, mais qu'il est obligé de le faire car, à son avis, l'honorable Représentant de la République Populaire Roumaine, M. Roşianu, a porté des accusations tout à fait infondées au sujet de la position de la délégation bulgare, exprimée à la présente session de la Commission du Danube.

Poursuivant son intervention, M. Yantchev dit qu'il ne se propose pas de discuter de toutes les questions qui ont été soulevées par M. Roşianu, qui a accusé la délégation bulgare et le Gouvernement de la République Populaire de Bulgarie, au nom duquel la délégation bulgare a présenté sa déclaration à la session. Toutefois, il voudrait noter que dès le début, dans son intervention, la délégation bulgare a également salué l'accord intervenu entre les deux Etats au sujet de la construction d'une usine hydraulique. En même temps, elle a fait part de ses craintes en ce qui concerne son pays situé en aval de l'ouvrage projeté.

Nous sommes, dit M. Yantchev, l'un des pays les plus intéressés dans cette construction. M. Roşianu a parlé des dégâts que subiraient les territoires roumain et yougoslave, mais il n'a pas parlé de ce que ces pertes seront compensées dans tout au plus cinq-six ans après la construction de l'usine hydraulique. Il n'a pas mentionné non plus les dégâts qui pourraient frapper la Bulgarie. Poursuivant, M. Yantchev note que dans aucune de ses interventions la délégation bulgare ne s'est déclarée contre la construction de l'usine hydraulique et qu'elle comprend que sa réalisation améliorera les conditions de la navigation.

Je me permets d'user des mêmes mots que M. Roşianu, dit M. Yantchev, et de rejeter avec indignation l'accusation qu'il vient de porter contre la délégation bulgare et le Gouvernement de la République Populaire de Bulgarie.

Le Président - Personne ne demandant la parole, le Président déclare qu'on peut considérer la discussion close.

A l'issue des débats la session est en présence de deux projets de **décision**: un projet soumis par les rapporteurs et un projet qui s'est formé en résultat de la discussion. Tous les deux projets ont été diffusés aux délégations. Conformément aux Règles de procédure, ces projets seront mis au vote dans l'ordre dans lequel ils ont été présentés.

Le projet de décision présenté par les délégations de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie est mis au vote (voir AnnexesII); 2 voix pour, 5 voix contre.

Le projet de décision élaboré à l'issue de la discussion est mis au vote (voir Annexes II); 5 voix pour, 2 voix contre.

Est adopté le deuxième projet de décision (CD/SES/Ext.2, voir AnnexesI).

M. Yantchev (Bulgarie) remercie, au nom de la délégation de la République Populaire de Bulgarie, le Président de la Commission du Danube pour les efforts qu'il a déployés afin d'obtenir des résultats positifs, ainsi que les Représentants pour la compréhension qu'ils ont témoignée à l'égard des questions soulevées par la délégation bulgare, et dit que la délégation bulgare a étudié attentivement le texte du projet de décision qui a été distribué et a voté pour son adoption. En même temps, elle voudrait déclarer, au nom de son Gouvernement, l'opinion suivante en rapport avec la construction de l'usine hydraulique.

"Le Gouvernement de la République Populaire de Bulgarie se réserve le droit de demander et d'insister que soient résolues toutes les questions liées au remboursement des frais qui pourraient charger son économie nationale en connexion avec la construction d'une usine hydraulique sur le secteur des Portes de Fer, et qui ont été exposées en détail dans les interventions du Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube au cours des séances plénières de la Session extraordinaire. En outre, la délégation de la République Populaire de Bulgarie est contre le remboursement par la navigation, au moyen de l'introduction de taxes particulières, de tout crédit lié à la construction d'une usine hydraulique sur le secteur des Portes de Fer."

Achevant son intervention, M. Yantchev prie d'inclure sa déclaration dans les procès-verbaux de la session.

M. Vilović (Yougoslavie) déclare qu'il est autorisé d'expliquer au nom de la délégation yougoslave et au nom de la délégation roumaine le vote exprimé par les Représentants des deux pays qui ont proposé la réunion de cette Session extraordinaire.

Les deux Gouvernements ont fait tout ce qui dépendait d'eux pour que la Commission soit à même d'arriver à une conclusion unanime sur le problème de l'aménagement pour la navigation du secteur des Portes de Fer.

Nous regrettons, dit M. Vilović, que, malgré ces efforts, on n'a pas abouti à un résultat qui puisse être considéré comme constructif. Nous ne pouvons acquiescer à une solution dont l'effet réel ne serait que l'ajournement inapproprié d'une prise de position conforme à la Convention du Danube sur le problème dont la Commission a été saisie.

Les deux Gouvernements étudieront la situation créée et se réservent le droit d'agir conformément à la Convention du Danube, tenant dûment compte des intérêts de la navigation danubienne ainsi que de l'économie nationale des deux pays, mais toujours dans l'esprit d'amitié et de collaboration qui anime tous les pays danubiens.

Achevant son intervention M. Vilović prie le Président de la Commission du Danube d'ordonner que sa déclaration soit inscrite au protocole de la session.

Le Président dit qu'il suppose qu'on n'a pas besoin de discuter la déclaration de la délégation bulgare. En ce qui concerne l'inclusion de cette déclaration dans le procès-verbal de la session, c'est un droit qui appartient à la délégation bulgare et sa déclaration sera incluse au procès-verbal.

La demande du Représentant yougoslave, M. Vilović, d'inclure dans le procès-verbal de la session la déclaration de la délégation yougoslave sur les motifs du vote, sera également accomplie.

Poursuivant, M. Denisov, Président de la Commission du Danube, constate que l'ordre du jour de la présente Session extraordinaire de la Commission du Danube est épuisé et dit qu'il lui est agréable de noter que toutes les délégations ont porté une

grande attention à la question examinée, laquelle a sans aucun doute une grande importance pour les Etats danubiens, et ont donné une appréciation positive à l'initiative du Gouvernement de la République Populaire Roumaine et du Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie.

Nos efforts conjugués, dit M. Denisov, visant à résoudre une question aussi actuelle que l'amélioration des conditions de la navigation dans la région des Portes de Fer témoignent de la compréhension et de la bonne et saine atmosphère qui règnent en général au cours des travaux de la Commission du Danube. Toutes les délégations ont poursuivi le même but, celui d'examiner attentivement ce problème et de soutenir l'initiative des deux pays qui l'ont soulevé.

M. Denisov exprime l'espoir que la réalisation des décisions qui ont été adoptées constituera un nouvel apport dans la poursuite du développement de la navigation sur le Danube et de l'extension du trafic entre les Etats danubiens, et assure le Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, M. Vilović, et le Représentant de la République Populaire Roumaine, M. Roșianu, que la Commission du Danube adoptera toutes les mesures afin de contribuer à la réalisation de leur projet.

Achevant son intervention, le Président exprime sa reconnaissance à tous les Représentants, aux membres des délégations, aux conseillers et aux experts des délégations qui ont contribué à la solution couronnée de succès des questions qui ont été examinées, ainsi qu'à tous les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission du Danube pour le concours qu'ils ont apporté aux travaux de la session et déclare clôturée la Session extraordinaire de la Commission du Danube.

La séance est levée à 11 heures.

ANNEXES

I

DECISIONS

COMMISSION DU DANUBE
Session extraordinaire

CD/SES Ext/1

ORDRE DU JOUR

de la Session extraordinaire de la Commission du Danube

(Adopté à la séance plénière du 10 octobre 1963)

Information sur la construction et l'aménagement du secteur des
Portes de Fer sur le Danube pour l'amélioration de la navigation.

COMMISSION DU DANUBE

Session extraordinaire

CD/SES Ext/2

DECISION

de la Session extraordinaire de la Commission du Danube concernant l'information sur la construction et l'aménagement du secteur des Portes de Fer sur le Danube pour l'amélioration de la navigation

(Adoptée en séance plénière, le 19 octobre 1963)

Après avoir écouté les informations du Représentant de la République Populaire Roumaine, du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de l'Administration Fluviale Spéciale des Portes de Fer sur la décision du Gouvernement de la République Populaire Roumaine et du Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie de réaliser dans la période de 1964-1971, avec la participation de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, la construction et l'aménagement du secteur des Portes de Fer ayant pour but l'obtention de conditions favorables pour la navigation.

La Session extraordinaire de la Commission du Danube
DECIDE:

1) Prendre acte des informations du Représentant de la République Populaire Roumaine et du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie sur la construction et l'aménagement, avec la participation de l'Administration Fluviale Spéciale des Portes de Fer, du secteur des Portes de Fer sur le Danube pour l'amélioration de la navigation.

2) Charger la réunion d'experts des Etats danubiens d'effectuer une étude complémentaire des questions nautiques, techniques, économiques et juridiques liées à la construction et à l'aménagement pour la navigation du secteur des Portes de Fer, y compris la question des taxes particulières pour le passage des bâtiments sur ce secteur après l'achèvement des travaux de construction, et d'examiner également la concordance des ouvrages pour la navigation qui seront construits, aux recom-

mandations de la Commission du Danube. Présenter le rapport sur les résultats de la réunion d'experts à l'examen de la session ordinaire de la Commission du Danube.

3) Prier les Représentants de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie à la Commission du Danube de présenter en dû temps à l'appareil de la Commission une documentation exhaustive pour les travaux de la réunion d'experts.

A N N E X E S

I I

P R O J E T S

COMMISSION DU DANUBE
Session extraordinaire

P r o j e t
des délégations de la RPR et
de la RSFY

D E C I S I O N

de la Session extraordinaire de la Commission du Danube
concernant l'information sur la construction et l'aména-
gement du secteur des Portes de Fer sur le Danube pour
l'amélioration de la navigation

Ayant entendu les informations du Représentant de la République Populaire Roumaine, du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de l'Administration Fluviale des Portes de Fer sur la décision du Gouvernement de la République Populaire Roumaine et du Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie de construire, avec la participation de l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer, un barrage sur le secteur des Portes de Fer afin d'obtenir des conditions favorables pour la navigation, la Session extraordinaire D E C I D E :

1. Prendre acte de l'information du Gouvernement de la République Populaire Roumaine et du Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie sur la construction, avec la participation de l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer, d'un barrage avec deux écluses dans le secteur des Portes de Fer, au moyen duquel sera réalisé l'aménagement complet de ce secteur du Danube ayant pour résultat l'obtention des conditions optima de navigation.

2. Instituer un groupe de travail afin que celui-ci, dans le cadre de la Convention:

a) étudie les conditions techniques qui seront créées pour la navigation pendant l'exécution des travaux ainsi qu'après l'aménagement du secteur des Portes de Fer;

b) examine la concordance des ouvrages pour la navigation aux recommandations de la Commission du Danube, et présente à ce sujet un rapport à la Commission,

et à cet effet:

- réunir le groupe de travail le plus tôt possible, qui présenterait son rapport à la présente Session extraordinaire,

- reprendre les travaux de la présente Session extraordinaire au plus tard à la fin du mois de mars 1964.

D E C I S I O N

de la Session extraordinaire de la Commission du Danube concernant l'information sur la construction et l'aménagement du secteur des Portes de Fer sur le Danube pour l'amélioration de la navigation

Après avoir écouté les informations du Représentant de la République Populaire Roumaine, du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer sur la décision du Gouvernement de la République Populaire Roumaine et du Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie de réaliser dans la période de 1964-1971, avec la participation de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, la construction et l'aménagement du secteur des Portes de Fer ayant pour but l'obtention de conditions favorables pour la navigation,

La Session extraordinaire de la Commission du Danube
DECIDE:

1. Prendre acte des informations du Représentant de la République Populaire Roumaine et du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie sur la construction et l'aménagement, avec la participation de l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer, du secteur des Portes de Fer sur le Danube pour l'amélioration de la navigation.

2. Charger la réunion d'experts des Etats danubiens d'effectuer une étude complémentaire des questions nautiques, techniques, économiques et juridiques liées à la construction et à l'aménagement pour la navigation du secteur des Portes de Fer, y compris la question des taxes particulières pour le passage des bâtiments sur ce secteur après l'achèvement des travaux de construction, et d'examiner également la concordance des ouvrages pour la navigation qui seront construits aux recommandations de la Commission du Danube. Présenter le rapport sur les résultats

de la réunion d'experts à l'examen de la session de la Commission du Danube.

3. Prier les Représentants de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie à la Commission du Danube de présenter en dû temps à l'appareil de la Commission une documentation exhaustive pour les travaux de la réunion d'experts.

A N N E X E S

III

DOCUMENTS DE LA SESSION EXTRAORDINAIRE

LE REPRESENTANT DE LA
REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE
A LA COMMISSION DU DANUBE

Budapest, le 29 Juillet 1963

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que le Gouvernement de la République Populaire Roumaine et le Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie sont convenus d'aménager les ressources énergétiques du Danube et en même temps, conjointement avec l'Administration fluviale des Portes de Fer, d'améliorer les conditions de la navigation dans ce secteur du fleuve.

L'Accord entre les deux Gouvernements prévoit la construction d'un système complexe hydroélectrique et de navigation. Les travaux commenceront en 1964 et seront terminés en 1971, année de la mise en exploitation totale du système.

Conformément à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, les deux Gouvernements ont accordé la plus grande attention au problème de l'amélioration des conditions de navigation dans le secteur des Portes de Fer. Dans ce but, ils ont assuré, durant les études et l'établissement des projets, une collaboration permanente avec l'Administration fluviale des Portes de Fer en tant qu'organe compétent pour les travaux hydrotechniques et le règlement de la navigation dans la zone indiquée.

Déjà antérieurement et indépendamment des projets actuels, les études de l'Administration ont permis de conclure que la seule solution radicale et durable

AU PRESIDENT DE LA COMMISSION DU DANUBE
MONSIEUR G.A. DENISOV
BUDAPEST

pour ce secteur particulièrement difficile du Danube est celle de la construction d'un barrage à écluse. Toutes les solutions en courant libre du fleuve se sont avérées comme des solutions partielles et insuffisantes. Par la construction d'un système complexe hydroélectrique et de navigation, la conception de l'Administration fluviale des Portes de Fer devient réalisable.

On a prévu la construction dans la zone du kilomètre 943 du Danube d'un barrage avec deux centrales hydroélectriques et deux écluses assurant un niveau variable de rétention des eaux du Danube jusqu'à la cote de 69,50 mètres au-dessus de la Mer Adriatique. Dans le fleuve ainsi aménagé le bief de retenue s'étendra à partir du barrage jusqu'à Slankamen durant les basses eaux, respectivement jusqu'à Bazias pendant les hautes eaux du Danube. Ainsi seront définitivement supprimées les difficultés importantes auxquelles se heurte actuellement la navigation dans le secteur des Portes de Fer et, en premier lieu, les interruptions prolongées de la navigation, les grandes vitesses du courant d'eau, l'impossibilité pratique de navigation de nuit, la profondeur insuffisante, la navigation par alternat, l'utilisation incomplète de la portée des bâtiments et l'impossibilité d'introduire des bâtiments modernes et économiques. Le système envisagé assurera des conditions optima ainsi que le développement futur de la navigation fluviale et d'un trafic jusqu'à un niveau dépassant 45 millions de tonnes de portée en lourd par an.

Les frais d'investissements pour la réalisation du système complexe hydroélectrique et de navigation s'élèveront à environ US \$ 400 millions. A l'occasion de l'établissement des projets pour la partie du système concernant la navigation, on a pleinement tenu compte des conceptions de l'Administration fluviale des Portes de

Fer.. Les représentants des deux Gouvernements et le Comité de l'Administration ont examiné la répartition des charges financières entre l'utilisation du potentiel hydraulique pour la production d'électricité et la navigation. La répartition effectuée est fondée sur des critères objectifs et raisonnables et tient pleinement compte des intérêts de la navigation et de sa rentabilité. Sur ces bases on est arrivé à la somme de US \$ 95 millions comme montant des investissements nécessaires et suffisants pour la solution définitive des problèmes de la navigation dans le secteur des Portes de Fer dans le cadre du système complexe susmentionné.

Compte tenu du fait que l'Administration fluviale des Portes de Fer ne dispose pas des fonds nécessaires pour les investissements incombant à la navigation les deux Gouvernements ont consenti à créditer l'Administration fluviale des Portes de Fer avec la somme de US \$ 95 millions à 3% d'intérêts par an, remboursable en 25 ans environ à partir du moment de la mise en service du système. Le remboursement du crédit serait assuré par l'Administration fluviale des Portes de Fer, conformément au système de financement prévu à l'article 36 de la Convention de 1948.

Lors de l'établissement des conditions de crédit et des modalités de son remboursement les deux Gouvernements ont tenu compte des frais totaux d'exploitation des bâtiments ainsi que des besoins du développement futur du trafic fluvial et, guidés par le désir de favoriser le développement de la navigation et de satisfaire à ses intérêts fondamentaux, ils ont établi des conditions qui contribueraient au développement du trafic, permettraient de réduire les frais totaux moyens supportés par les bâtiments naviguant dans le secteur, sans parler des autres avantages découlant des améliorations des conditions de

navigation grâce au considérable effort financier des deux pays riverains. Des détails concernant la structure de la taxe particulière à établir en vertu de l'article 36 de la Convention de 1948, seront fournis à la Commission du Danube par l'Administration des Portes de Fer.

Durant la période de la construction du système complexe aussi bien qu'après sa mise en service, l'Administration fluviale des Portes de Fer continuera de remplir ses fonctions prévues par la Convention de 1948.

Ayant en vue l'envergure et l'importance des travaux et l'élimination définitive des difficultés actuelles de navigation dans le secteur des Portes de Fer et compte tenu du fait que le commencement des travaux aura lieu en 1964, j'ai l'honneur de vous informer que les deux Gouvernements se sont mis d'accord de proposer la convocation d'une session extraordinaire de la Commission du Danube pour le 7 octobre 1963 avec un seul point de l'ordre du jour: "Information sur l'aménagement pour la navigation du secteur des Portes de Fer sur le Danube", ce qu'ils font par la présente lettre.

Les deux Gouvernements proposent que la Commission du Danube, au cours de cette session extraordinaire:

- prenne acte de la décision du Gouvernement de la République Populaire Roumaine et du Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie de construire, avec la participation de l'Administration fluviale des Portes de Fer, un barrage avec deux écluses dans le secteur des Portes de Fer au moyen duquel sera réalisé l'aménagement complet de ce secteur du Danube ayant pour résultat l'obtention des conditions optima de navigation;

- prenne acte de l'information de l'Administration fluviale des Portes de Fer contenue dans sa lettre

et dans les "Données techniques et économiques sur l'aménagement du secteur des Portes de Fer du Danube pour la navigation";

- constate que la solution adoptée pour l'aménagement du secteur des Portes de Fer correspond aux recommandations de la Commission du Danube relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube;

- prenne acte que la taxe particulière à établir par l'Administration fluviale des Portes de Fer comprendra les frais courants d'administration, d'entretien et d'exploitation ainsi que le remboursement du crédit accordé par les deux Gouvernements pour l'aménagement définitif du secteur des Portes de Fer.

En proposant la convocation d'une session extraordinaire, les deux Gouvernements se déclarent prêts à couvrir et à avancer les frais d'organisation de cette session au cas où cela s'avèrerait nécessaire.

J'ai l'honneur de vous informer qu'une lettre identique sera envoyée par le représentant du Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie à la Commission du Danube.

Veillez agréer, Monsieur le Président, les assurances de ma très haute considération.

LE REPRESENTANT DE LA REPUBLIQUE
POPULAIRE ROUMAINE A LA COMMISSION
DU DANUBE

Signé: MIHAIL ROSIANU

LE REPRESENTANT DU GOUVERNEMENT DE LA
RSF DE YUGOSLAVIE A LA COMMISSION DU
DANUBE

Beograd, le 31 Juillet 1963

No 42447

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que le Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et le Gouvernement de la République Populaire Roumaine sont convenus d'aménager les ressources énergétiques du Danube et en même temps, conjointement avec l'Administration fluviale des Portes de Fer, d'améliorer les conditions de la navigation dans ce secteur du fleuve.

L'Accord entre les deux Gouvernements prévoit la construction d'un système complexe hydroélectrique et de navigation. Les travaux commenceront en 1964 et seront terminés en 1971, année de la mise en exploitation totale du système.

Conformément à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, les deux Gouvernements ont accordé la plus grande attention au problème de l'amélioration des conditions de navigation dans le secteur des Portes de Fer. Dans ce but, ils ont assuré, durant les études et l'établissement des projets, une collaboration permanente avec l'Administration fluviale des Portes de Fer en tant qu'organe compétent pour les travaux hydro-techniques et le règlement de la navigation dans la zone indiquée.

Déjà antérieurement et indépendamment des projets actuels, les études de l'Administration ont permis de conclure que la seule solution radicale et durable pour ce secteur particulièrement difficile du Danube est celle

Monsieur G.A. DENISOV

Président de la Commission du Danube

B u d a p e s t

de la construction d'un barrage à écluse. Toutes les solutions en courant libre du fleuve se sont avérées comme des solutions partielles et insuffisantes. Par la construction d'un système complexe hydroélectrique et de navigation, la conception de l'Administration fluviale des Portes de Fer devient réalisable.

On a prévu la construction dans la zone du kilomètre 943 du Danube d'un barrage avec deux centrales hydroélectriques et deux écluses assurant un niveau variable de rétention des eaux du Danube jusqu'à la cote de 69,50 mètres au-dessus de la Mer Adriatique. Dans le fleuve ainsi aménagé le bief de retenue s'étendra à partir du barrage jusqu'à Slankamen durant les basses eaux, respectivement jusqu'à Bazias, pendant les hautes eaux du Danube. Ainsi seront définitivement supprimées les difficultés importantes auxquelles se heurte actuellement la navigation dans le secteur des Portes de Fer, et en premier lieu, les interruptions prolongées de la navigation, les grandes vitesses du courant d'eau, l'impossibilité pratique de navigation de nuit, la profondeur insuffisante, la navigation par alternat, l'utilisation incomplète de la portée des bâtiments et l'impossibilité d'introduire des bâtiments modernes et économiques. Le système envisagé assurera des conditions optima ainsi que le développement futur de la navigation fluviale et d'un trafic jusqu'à un niveau dépassant 45 millions de tonnes de portée en lourd par an.

Les frais d'investissements pour la réalisation du système complexe hydroélectrique et de navigation s'élèveront à environ US \$ 400 millions. A l'occasion de l'établissement des projets pour la partie du système concernant la navigation, on a pleinement tenu compte des conceptions de l'Administration fluviale des Portes

de Fer. Les représentants des deux Gouvernements et le Comité de l'Administration ont examiné la répartition des charges financières entre l'utilisation du potentiel hydraulique pour la production d'électricité et la navigation. La répartition effectuée est fondée sur des critères objectifs et raisonnables et tient pleinement compte des intérêts de la navigation et de sa rentabilité. Sur ces bases on est arrivé à la somme de US \$ 95 millions comme montant des investissements nécessaires et suffisants pour la solution définitive des problèmes de la navigation dans le secteur des Portes de Fer dans le cadre du système complexe susmentionné.

Compte tenu du fait que l'Administration fluviale des Portes de Fer ne dispose pas des fonds nécessaires pour les investissements incombant à la navigation, les deux Gouvernements ont consenti à créditer l'Administration fluviale des Portes de Fer avec la somme de US \$ 95 millions à 3% d'intérêt par an, remboursable en 25 ans environ à partir du moment de la mise en service du système. Le remboursement du crédit serait assuré par l'Administration fluviale des Portes de Fer, conformément au système de financement prévu à l'article 36 de la Convention de 1948.

Lors de l'établissement des conditions de crédit et des modalités de son remboursement, les deux Gouvernements ont tenu compte des frais totaux d'exploitation des bâtiments ainsi que des besoins du développement futur du trafic fluvial et, guidés par le désir de favoriser le développement de la navigation et de satisfaire à ses intérêts fondamentaux, ils ont établi des conditions qui contribueraient au développement du trafic, permettraient de réduire les frais totaux moyens supportés par les bâtiments naviguant dans le secteur, sans parler des autres avantages découlant des améliorations

des conditions de navigation grâce au considérable effort financier des deux pays riverains. Des détails concernant la structure de la taxe particulière à établir en vertu de l'article 36 de la Convention de 1948, seront fournis à la Commission du Danube par l'Administration des Portes de Fer.

Durant la période de la construction du système complexe aussi bien qu'après sa mise en service, l'Administration fluviale des Portes de Fer continuera de remplir ses fonctions prévues par la Convention de 1948.

Ayant en vue l'envergure et l'importance des travaux et l'élimination définitive des difficultés actuelles de navigation dans le secteur des Portes de Fer et compte tenu du fait que le commencement des travaux aura lieu en 1964, j'ai l'honneur de vous informer que les deux Gouvernements se sont mis d'accord de proposer la convocation d'une session extraordinaire de la Commission du Danube pour le 7 octobre 1963 avec un seul point à l'ordre du jour: "Information sur l'aménagement pour la navigation du secteur des Portes de Fer sur le Danube", ce qu'ils font par la présente lettre.

Les deux Gouvernements proposent que la Commission du Danube, au cours de cette session extraordinaire:

- prenne acte de la décision du Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et du Gouvernement de la République Populaire Roumaine de construire, avec la participation de l'Administration fluviale des Portes de Fer, un barrage avec deux écluses dans le secteur des Portes de Fer au moyen duquel sera réalisé l'aménagement complet de ce secteur du Danube ayant pour résultat l'obtention des conditions optima de navigation;

- prenne acte de l'information de l'Administration fluviale des Portes de Fer contenue dans sa lettre et dans les "Données techniques et économiques sur l'aménagement du secteur des Portes de Fer du Danube pour la navigation";

- constate que la solution adoptée pour l'aménagement du secteur des Portes de Fer correspond aux recommandations de la Commission du Danube relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube,

- prenne acte que la taxe particulière à établir par l'Administration fluviale des Portes de Fer comprendra les frais courants d'administration, d'entretien et d'exploitation ainsi que le remboursement du crédit accordé par les deux Gouvernements pour l'aménagement définitif du secteur des Portes de Fer.

En proposant la convocation d'une session extraordinaire, les deux Gouvernements se déclarent prêts à couvrir et à avancer les frais d'organisation de cette session au cas où cela s'avèrerait nécessaire.

J'ai l'honneur de vous informer qu'une lettre identique sera envoyée par le représentant de la République Populaire Roumaine à la Commission du Danube.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, les assurances de ma très haute considération.

Le Représentant du Gouvernement de la
RSF de Yougoslavie à la Commission
du Danube

Signé: Mustafa VILOVIC

COMITE DE L'ADMINISTRATION FLUVIALE
DES PORTES DE FER

Monsieur le Président,

L'amélioration des conditions de navigation dans le secteur des Portes de Fer a été un sujet se trouvant d'une manière permanente à l'ordre du jour de l'Administration fluviale des Portes de Fer et de la Commission du Danube. A la 21ème session de la Commission du Danube, le plan de la première étape des grands travaux /travaux de la première période 1961-1965/, dans le secteur des Portes de Fer a été adopté. Ce plan ne prévoit que des solutions provisoires et partielles des difficultés auxquelles se heurte la navigation dans ce secteur, alors que les entraves principales de la navigation sont restées sans solution. Parmi ces difficultés il faut surtout mentionner des longues interruptions de la navigation durant les basses eaux, l'impossibilité d'assurer la navigation de nuit, la grande vitesse des courants du fleuve, la navigation par alternat, l'utilisation insuffisante de la portée des bâtiments et l'impossibilité d'appliquer des méthodes de navigation modernes et plus économiques.

En analysant toutes les solutions possibles pour éliminer les difficultés de la navigation dans le secteur, l'Administration fluviale des Portes de Fer est arrivée à la conclusion que l'aménagement de la voie navigable dans le courant libre du fleuve exige des investissements très importants ne supprimant les difficultés mentionnées que d'une manière partielle. D'autre part elle n'offre aucune perspective pour le développement du trafic futur et peut avoir pour conséquence l'accroissement des frais de navigation dans le secteur. Selon les conclusions de l'Administration fluviale des Portes de Fer contenues dans le plan des grands travaux adop-

Monsieur A. G. DENISOV
Président de la Commission
du Danube

B u d a p e s t

té par la Commission du Danube au cours de sa 21^{ème} session, "la seule solution susceptible de résoudre intégralement et définitivement les difficultés de la navigation du secteur des Portes de Fer ne peut être que la construction d'un barrage à écluses".

Il est hors de doute que les frais de construction d'un barrage uniquement pour les besoins de la navigation représenteraient une charge économique insupportable pour la navigation. La construction d'un barrage qui répondrait en même temps aux besoins de la navigation et de l'utilisation du potentiel hydroélectrique constituerait la solution la plus économique pour l'aménagement intégral de ce secteur du Danube avec la réalisation des conditions optimales pour la navigation.

L'Administration des Portes de Fer, mise au courant de l'intention des Gouvernements de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de la République Populaire Roumaine, de procéder à l'utilisation du potentiel hydroélectrique dans le secteur des Portes de Fer, a considéré que ce fait représente une occasion très favorable pour la solution intégrale et définitive des difficultés de navigation dans ce secteur.

Les deux Gouvernements ont désigné les experts qui ont procédé en commun avec les experts de l'Administration fluviale à la recherche des solutions les plus favorables au point de vue technique et économique. Dans les "Données techniques et économiques sur l'aménagement du secteur des Portes de Fer du Danube pour la navigation" ci-jointes, la Commission du Danube trouvera un exposé succinct des conclusions résultant des études effectuées et des projets élaborés par les experts susmentionnés.

L'Accord entre les deux Gouvernements concernant la construction d'un système complexe hydroélectrique et de na-

vigation, pour autant qu'il se rapporte à la navigation, est en grande partie basé sur les études préalables faites en commun par les experts désignés par les deux Gouvernements et l'Administration fluviale des Portes de Fer en sa qualité d'organisation ayant pour tâche l'exécution des travaux hydro-techniques et le règlement de la navigation dans le secteur des Portes de Fer.

Nous nous permettons de rappeler ici, les points principaux de l'Accord susmentionné: la construction d'un système complexe hydroélectrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer commencera en 1964 et doit être terminée en 1971; l'emplacement du barrage est prévu dans la zone située au kilomètre 943 du Danube. Ce barrage assurera un niveau de rétention variable de 63 à 69,50 mètres au-dessus du niveau de la Mer Adriatique, de manière que l'influence de la retenue s'étendra durant les basses eaux jusqu'à Slankamen et durant les hautes eaux jusqu'à Bazias.

Il faut mentionner aussi que l'Accord prévoit la construction de deux écluses avec des avant-ports correspondants disposées d'une manière symétrique près de chaque rive, ayant une capacité de passage dépassant 45 millions de tonnes de portée en lourd par an et avec les dimensions principales des écluses de 310 mètres de longueur, 34 mètres de largeur, la profondeur d'eau sur le seuil de l'écluse de 4,5 mètres et la hauteur libre de 10 mètres.

Avant de prendre une décision sur la construction d'un système hydroélectrique et de navigation, il a été nécessaire de trouver la solution de deux problèmes principaux: la répartition de la charge des investissements entre la navigation et les installations hydroélectriques et la possibilité de financement des investissements servant à l'aménagement définitif du secteur pour la navigation.

Après un échange de vues et un examen approfondi

entre le Comité de l'Administration fluviale et les représentants des deux Gouvernements, on est arrivé à une répartition des charges des investissements basée sur des critères techniques et économiques d'ordre objectif, en tenant compte des intérêts économiques de la navigation et de l'augmentation du trafic dans le secteur des Portes de Fer.

Afin d'assurer les fonds nécessaires aux investissements qui doivent être supportés par la navigation, les deux Gouvernements se sont déclarés prêts à créditer l'Administration fluviale des Portes de Fer d'un montant de US \$ 95 millions. Le terme de remboursement de ce crédit devrait être d'environ 25 ans, à partir de la mise en exploitation du système. Ce crédit, portant un intérêt de 3% par an, sera remboursé aux deux Etats par l'Administration fluviale des Portes de Fer au moyen de l'établissement et de la perception de la taxe particulière en vertu de l'article 36 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948.

Le terme de remboursement du crédit a été déterminé en partant de l'hypothèse que le trafic annuel moyen en 25 années suivant la mise en exploitation du système serait d'ordre de 21,5 millions de tonnes de portée en lourd. Dans cette hypothèse une taxe d'environ US \$ 0,27 par tonne de portée en lourd, suffirait pour rembourser en 25 ans le crédit accordé. De cette manière le montant total de la taxe particulière qui aurait à couvrir le service de remboursement du crédit aussi bien que les frais d'entretien et d'exploitation des objets desservant la navigation pourrait être fixé à environ US \$ 0,37 par tonne de portée en lourd.

Dans les conditions actuelles de navigation dans le secteur des Portes de Fer, le montant total des taxes perçues s'élève en moyenne à environ US \$ 0,145 et les frais d'exploitation des bâtiments à environ US \$ 0,455, c'est-à-dire que

les frais totaux de transport s'élèvent en moyenne à environ US \$ 0,60 par tonne de portée en lourd.

Après la construction du système les frais moyens d'exploitation des bâtiments ne devraient pas dépasser US \$ 0,12, ce qui signifie que dans l'hypothèse que la taxe globale s'élèverait à US \$ 0,37, les frais de transport ne dépasseraient pas US \$ 0,49 en moyenne. Il découle de ce qui précède que les frais moyens de transport existant à l'heure actuelle seraient réduits pendant la période du remboursement du crédit de US \$ 0,11, respectivement de 18%. Après le remboursement du crédit les frais totaux de transport par suite de la réduction de la taxe particulière à un montant d'environ US \$ 0,08, ne seraient pas supérieurs à US \$ 0,20 par tonne de portée en lourd, ce qui, par rapport à l'état actuel, représenterait une réduction d'environ US \$ 0,40, respectivement de 67%.

En outre, il faut mentionner que les calculs exposés ci-dessus ont été faits à la base de la parité or actuelle du dollar USA et que la taxe particulière sera libellée en francs-or suivant la même parité et elle sera perçue conformément aux modalités de paiement en vigueur au moment respectif entre les pays intéressés.

Etant donné que le lien organique entre les travaux pour l'amélioration des conditions de navigation et les travaux d'aménagement hydroélectrique rendent leur exécution séparée irrationnelle et pratiquement impossible, la construction des objets desservant la navigation sera confiée aux organisations spécialisées qui exécuteront le système dans son ensemble. L'Administration fluviale des Portes de Fer continuera à prendre une part active en ce qui concerne sa collaboration technique dans les questions relevant de la navigation ainsi que dans la détermination des mesures à prendre pour assurer le maintien de la navigation pendant la durée de

l'exécution des travaux. Durant la période de la construction du système aussi bien qu'après son achèvement, l'Administration continuera à exercer les fonctions qui lui sont confiées par la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948.

L'Administration fluviale des Portes de Fer a été informée de l'intention des deux Gouvernements de proposer la convocation d'une session extraordinaire de la Commission du Danube pour informer la Commission de l'aménagement définitif du secteur des Portes de Fer et s'attend à être invitée à cette session pour fournir tous les renseignements techniques et économiques qui seraient nécessaires pour compléter les "données techniques et économiques sur l'aménagement du secteur des Portes de Fer du Danube pour la navigation".

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre très haute considération.

LE COMITE DE L'ADMINISTRATION FLUVIALE DES PORTES DE FER

Le Représentant
de la République Populaire
Roumaine

Le Représentant
de la République Socialiste
Fédérative de Yougoslavie

Signé: R. STOIAN

Signé: D. POPOVIĆ

DONNEES TECHNIQUES ET ECONOMIQUES SUR
L'AMENAGEMENT DU SECTEUR DES PORTES
DE FER DU DANUBE POUR LA NAVIGATION

Par rapport aux autres secteurs du Danube, le secteur des Portes de Fer présentait toujours de grandes difficultés pour la navigation et une entrave à son développement plus intensif. Dans le but d'éliminer ces difficultés qui résultent principalement du lit rocheux de ce secteur, des profondeurs insuffisantes, de la vitesse du courant du fleuve, des études et des travaux différents ont été entrepris au cours des longues années.

1. Bref aperçu des travaux exécutés pour l'amélioration des conditions de navigation dans le secteur des Portes de Fer.

La première grande action connue pour l'amélioration des conditions de navigation dans le secteur des Portes de Fer a commencé en 1829 lorsqu'une étude systématique a été entreprise suivie d'une élaboration des plans de travaux. Cette action a été interrompue quelques années plus tard pour être reprise seulement vers la fin du 19ème siècle. Les travaux pour rendre possible la navigation durant les basses eaux ont recommencé en septembre 1890. A cette occasion, outre les autres canaux, ceux près de Sip et de Svinjice ont été creusés et, après certains changements et améliorations des projets primitifs, les travaux ont été terminés en 1921.

Malgré la grande envergure des travaux de dérochement afin d'assurer des profondeurs pour la navigation dans les canaux prévus par les plans, il a été établi après l'achèvement des travaux que les résultats obtenus n'étaient que partiels et les profondeurs insuffisan -

tes, tandis que la vitesse du courant d'eau a été grandement augmentée surtout dans les canaux construits. C'est pour cette raison qu'il devenait nécessaire après l'achèvement des travaux d'augmenter de nouveau la profondeur navigable dans les canaux parce que tout trafic dans le secteur des Portes de Fer a été interrompu pour plus d'un mois l'année même où les travaux avaient été terminés.

Dans la période entre les deux guerres mondiales, certains creusements et élargissement des canaux ont été entrepris, mais tous ces travaux n'aboutissaient qu'à l'augmentation de la vitesse du courant du fleuve sans réaliser une augmentation de la profondeur navigable.

Conformément à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948, l'Administration fluviale des Portes de Fer a été établie dans le but d'améliorer et entretenir le chenal navigable et régler la navigation dans le secteur des Portes de Fer.

L'Administration fluviale des Portes de Fer a d'abord restauré les constructions hydrotechniques et a procédé ensuite à l'élaboration de plans pour l'augmentation de la profondeur du chenal navigable. En 1962 commencèrent les travaux pour l'augmentation des profondeurs dans le secteur en amont de Ljubotina, ayant pour but d'égaliser les tirants d'eau permis dans le secteur tout entier des Portes de Fer, et de réduire les sinuosités du chenal navigable en vue d'une meilleure utilisation de la capacité des bâtiments naviguant dans ce secteur. Le plan des grands travaux, élaboré par l'Administration fluviale des Portes de Fer et adopté à la 21ème session de la Commission du Danube en janvier 1963, prévoit l'obtention jusqu'à 1965 d'une profondeur d'au moins 22 décimètres dans le secteur tout entier par rapport à l'étiage navigable et de régularisation. Cepen-

dant, ce plan n'élimine pas les difficultés principales auxquelles se heurte la navigation étant donné que celles-ci ne peuvent être écartées que par la canalisation du secteur au moyen de la construction d'un barrage.

2. Les conditions actuelles de navigation dans le secteur des Portes de Fer.

Le secteur des Portes de Fer d'une longueur de 117 kilomètres se trouve entre le Bas Danube et le Danube Moyen. Tandis que les conditions de navigation sont presque les mêmes dans ces deux secteurs, les conditions de navigation dans le secteur des Portes de Fer sont tout à fait différentes, pour mieux dire elles sont les plus difficiles sur tout le parcours navigable du Danube.

Les difficultés de navigation dans le secteur des Portes de Fer sont dues aux caractéristiques physiques et d'exploitation de son chenal navigable et sont reflétées par les faits suivants qui caractérisent les conditions dans lesquelles la navigation se déroule actuellement, à savoir:

- la grande vitesse du courant d'eau, atteignant 18 kilomètres à l'heure, nécessite une traction auxiliaire dans le canal de Sip et à Greben aussi bien qu'un regroupement des convois et des manoeuvres avant de franchir le canal de Juc;

- de longues périodes marquées par des profondeurs d'eau insuffisantes nécessitant une utilisation oblique des canaux, c'est-à-dire une navigation par alternat, causant de longues attentes des bâtiments pour le passage des convois venant de la direction opposée;

- le lit ainsi que les berges rocheux, le petit rayon des courbures, une largeur insuffisante ainsi que

les courants transversaux des eaux, poussent les bâtiments hors du chenal, causant de très grandes avaries et diminuant de cette manière la sécurité de la navigation.

- le tirant d'eau permis pour les bâtiments dans ce secteur est inférieur à celui dans les deux secteurs voisins. Par suite d'une profondeur insuffisante et du courant fort des eaux, des transbordements de chalands pour l'obtention de la norme permmissible ou bien l'attente d'un niveau plus élevé de l'eau, en sont la conséquence;

- l'utilisation de la traction et de la portée des chalands est désavantageuse par rapport aux conditions existantes dans tout le reste du parcours navigable du Danube surtout lorsqu'on tient compte des profondeurs insuffisantes et de la vitesse du courant du fleuve;

- l'interdiction de la navigation de nuit causée par des courants transversaux et des tourbillons et l'insécurité du passage ont pour résultat une perte considérable de temps à la disposition de la navigation;

- le grand nombre de manoeuvres ainsi que les regroupements des convois pour pouvoir franchir certains canaux causent aussi une très grande perte de temps à la disposition de la navigation;

- la navigation par poussage est interdite à cause des conditions difficiles de navigation dans le secteur des Portes de Fer malgré que ce système est économiquement plus avantageux pour la navigation;

- l'interruption totale de tout trafic dans le secteur, allant jusqu'à deux mois par an comme suite du niveau bas de l'eau qui, au cours des dernières années, avait limité le tirant d'eau des bâtiments jusqu'à un mètre;

- les difficultés causent une augmentation des frais totaux de transport qui sont dans le secteur des Portes de Fer 5-6 fois plus élevés que les frais dans des conditions normales et se chiffrent à environ US \$ 0,60 par tonne de portée en lourd;

- toutes les conditions de navigation qui viennent d'être mentionnées démontrent l'envergure de difficultés existant actuellement pour la navigation dans ce secteur qui représente le secteur le plus critique de tout le parcours navigable du Danube.

3. Possibilités d'améliorer les conditions actuelles de navigation dans le secteur des Portes de Fer

Les possibilités d'aménager la voie navigable dans le secteur des Portes de Fer, était, depuis longtemps, l'objet d'un grand nombre d'analyses et études qui ont mené à plusieurs solutions basées sur deux conceptions fondamentales, à savoir:

a./ aménagement de la voie navigable par des travaux de régularisation dans le courant libre, et

b./ aménagement de la voie navigable par des travaux de canalisation au moyen de la construction de barrages.

L'aménagement de la voie navigable dans le secteur des Portes de Fer dans le courant libre du fleuve, c'est-à-dire sans construction des barrages, peut être exécuté en deux phases. Dans la première phase, les conditions existantes de la navigation par alternat devront être améliorées en élargissant les canaux et augmentant leur profondeur. Au cours de la deuxième phase, des conditions pour la navigation à deux sens devront être

créées dans tout le secteur par le creusement de nouveaux canaux outre ceux qui existent déjà, ou par un élargissement de ces derniers pour permettre une navigation à deux sens.

L'aménagement de la voie navigable du secteur des Portes de Fer par la construction d'un barrage peut être exécuté uniquement pour les besoins de la navigation ou bien cet aménagement de la voie navigable peut être accompagné d'une utilisation simultanée des barrages pour la production de l'énergie électrique.

3.1. Amélioration des conditions de navigation par alternat dans le courant libre du fleuve

L'aménagement de la voie navigable dans le secteur des Portes de Fer pour la navigation par alternat dans le courant libre du fleuve nécessite l'élargissement des canaux existant et l'obtention de profondeurs plus grandes dans les canaux, ce qui apporterait des améliorations suivantes des conditions de navigation:

- une profondeur de 25 décimètres permettant le même tirant d'eau des bâtiments que celui dans le Danube Moyen et au Bas Danube;

- une plus grande sécurité de la navigation grâce à l'élargissement de tous les canaux jusqu'à 60 mètres et à la réduction des courbures, quoique les conditions existantes au Bas Danube et au Danube Moyen ne puissent pas être atteintes;

- une certaine réduction du temps nécessaire pour le passage des bâtiments par le secteur, ce qui amènerait à une augmentation du trafic;

- la possibilité d'introduire la navigation de nuit dans certaines parties du secteur des Portes de Fer ce qui mènerait à une réduction des frais d'exploitation des bâtiments dans ce secteur.

Tout de même, les difficultés principales auxquelles se heurte la navigation resteraient plus ou moins sans aucun changement, tandis que la vitesse du courant d'eau augmenterait comme résultat des changements survenus dans le régime du courant du fleuve; le service de pilotage resterait obligatoire à cause des courants irréguliers des eaux et le passage par des canaux. En conséquence, l'utilisation de la traction des remorqueurs sera encore plus désavantageuse qu'à présent.

De pareils travaux qui n'apporteraient que des résultats limités et incertains mèneraient, lors de leur exécution, à de nouvelles difficultés pour la navigation ayant en vue que ces travaux devraient être entrepris dans le chenal navigable existant pendant les basses eaux.

Selon la documentation technique et économique élaborée par l'Administration fluviale des Portes de Fer pour l'exécution des travaux susmentionnés, des investissements d'un montant d'environ US \$ 10 millions seraient nécessaires, auxquelles on doit ajouter la valeur des travaux qui n'avaient pas été prévus dans cette documentation.

D'après les éléments pris comme base pour le calcul des frais d'exploitation des bâtiments dans les conditions existantes dans le secteur des Portes de Fer, les frais moyens totaux pour le transport d'une tonne de portée en lourd se chiffrent à US \$ 0,60. Après l'exécution des travaux susmentionnés pour la navigation par alternat, un trafic annuel de 15 millions de tonnes de

portées en lourd au maximum pourrait être obtenu. Cependant, outre les taxes perçues à présent dans le secteur des Portes de Fer, la taxe particulière devrait contenir aussi un montant de US \$ 0,08 par tonne de portée en lourd pour le remboursement des investissements sous la condition qu'un crédit pourrait être obtenu avec un terme de remboursement de 10 ans à un taux d'intérêt de 3%. Dans ce cas les frais moyens totaux de transport d'une tonne de portée en lourd s'élèveraient à US \$ 0,57, c'est-à-dire ils seraient de 5% inférieurs aux frais totaux dans les conditions actuelles. Après le remboursement du crédit, les frais moyens de transport par le secteur seraient de US \$ 0,49 par tonne de portée en lourd, c'est-à-dire qu'ils seraient réduits de 18% par rapport aux frais actuels.

On peut conclure de ce qui précède que les travaux d'aménagement susmentionnés auraient un effet insignifiant sur la réduction des frais de transport ainsi que sur l'augmentation de la capacité de trafic dans le secteur. Toutes les difficultés essentielles qui entravent la navigation resteraient inchangées, c'est-à-dire la vitesse du courant d'eau, l'insécurité de la navigation et l'impossibilité d'utiliser une flotte moderne et plus économique.

3.2. Amélioration des conditions par l'introduction d'une navigation à deux sens dans le courant libre du fleuve.

L'aménagement de la voie navigable dans le secteur des Portes de Fer sans construction des barrages et permettant l'introduction d'une navigation à deux sens, par le creusement de nouveaux canaux, représente la seconde phase des travaux, c'est-à-dire la construction

d'un nouveau chenal navigable en outre de celui qui existe déjà. Un pareil aménagement nécessiterait le creusement dans le lit rocheux d'un canal d'une longueur de 38 kilomètres et d'une largeur de 60 mètres. La quantité de roches à briser et à écarter est estimée à environ 4.500.000 m³. Hormis ces creusements, d'autres travaux hydrotechniques s'avèreraient indispensables, par exemple la construction des digues longitudinales et des épis des traverses en pierre, l'aménagement des berges, etc. ainsi que des installations de sécurité de la navigation et des services nécessaires. Le changement introduit dans le régime du courant du fleuve mènerait certainement à une augmentation de la vitesse du courant d'eau dans les nouveaux canaux, ainsi que dans les canaux existants, ce qui aura un effet encore plus défavorable sur l'utilisation de la traction des remorqueurs et pourrait même nécessiter l'introduction de nouvelles tractions supplémentaires.

Par les travaux susmentionnés, le problème d'une navigation à deux sens serait résolu, mais les restrictions, en ce qui concerne la composition des convois, seraient maintenues ayant en vue la largeur du chenal navigable et la grande vitesse des courants d'eau.

Les calculs effectués démontrent que des investissements s'élevant à US \$ 58 millions seraient nécessaires pour l'exécution des travaux susmentionnés.

Sous l'hypothèse d'un trafic annuel de 20 millions de tonnes de portée en lourd, qui pourrait être effectué dans le secteur après l'exécution des travaux susmentionnés, on devrait ajouter à la taxe perçue à présent un nouveau montant de US \$ 0,167 par tonne de portée en lourd pour pouvoir rembourser en 25 ans et à un taux de 3% le crédit nécessaire pour l'exécution de

de ces travaux. De cette manière, la taxe totale dans le secteur des Portes de Fer, y compris les tractions auxiliaires à Sip et à Greben s'élèverait à US \$ 0,312 par tonne de portée en lourd.

A la base de ces éléments, les frais de transport, après l'achèvement des travaux pour la navigation à deux sens, s'élèveraient à un total de US \$ 0,60 par tonne de portée en lourd. Dans ce cas les frais futurs de transport seraient les mêmes que ceux existant dans les conditions actuelles de navigation dans le secteur des Portes de Fer. Ce n'est qu'après l'écoulement d'un terme de 25 ans, c'est-à-dire après le remboursement du crédit, que les frais de transport s'élèveraient à US \$ 0,43 par tonne de portée en lourd, ce qui représenterait une réduction de 28%.

On peut conclure qu'un aménagement pareil de la voie navigable garantirait une augmentation du trafic dans le secteur et une meilleure utilisation du temps disponible à la navigation. Cependant, les mêmes frais de transport ainsi que l'utilisation insuffisante de traction causée par la vitesse du courant d'eau qui ne peut qu'augmenter après l'exécution des travaux, seront maintenus. Il est probable que la sécurité de la navigation serait ~~plus grande qu'elle~~ ne l'est dans les conditions actuelles, mais elle n'atteindrait pas le niveau qui existe dans les secteurs voisins. De même manière un pareil aménagement de la voie navigable n'est pas de nature à offrir une possibilité pour la construction d'une flotte plus économique que la présente.

Toutes les variantes d'aménagement du chenal navigable dans le courant libre du fleuve sont possibles en théorie. Cependant, leur exécution serait très difficile vu que les courants d'eau ne seraient point réglés

et que la pente générale du lit du fleuve dans le secteur resterait la même. Aussi, les examens faits sur les modèles dans les laboratoires ne seraient pas de nature à donner des résultats quantitatifs satisfaisants.

3.3. Amélioration des conditions par la construction d'un barrage uniquement pour les besoins de la navigation

La construction d'un barrage pour l'aménagement du secteur des Portes de Fer pour la navigation représente la meilleure solution technique mais pas la plus économique. La cote de retenue de 63 mètres au-dessus du niveau de la Mer Adriatique pour les besoins de la navigation, éliminerait toutes les entraves existantes à la navigation dans le secteur tout entier, garantissant une profondeur d'eau de 3,5 mètres.

La construction d'un barrage uniquement pour les besoins de la navigation offrirait à celle-ci les améliorations suivantes des conditions de navigation par rapport à l'aménagement de la voie navigable dans le courant libre du fleuve, à savoir:

- la réduction de la vitesse du courant d'eau dans le secteur à une vitesse inférieure à celle dans les secteurs voisins. Cela permettrait une utilisation beaucoup plus favorable de la traction en comparaison avec les conditions actuelles dans le secteur et même meilleure que dans le Bas Danube et le Danube Moyen;

- la garantie d'une profondeur suffisante de la voie navigable permettant une utilisation optimale de la portée des bâtiments et une réduction de la résistance hydraulique des bâtiments en marche;

- une plus grande sécurité des bâtiments par rapport aux secteurs voisins;

- le pilotage obligatoire devient superflu par la disparition des irrégularités dans le courant d'eau et des grandes vitesses ainsi que la navigation dans les canaux qui seront submergés;

- un accroissement de la profondeur et de la largeur du chenal navigable dans les autres secteurs du Danube est rendu possible;

- l'introduction du système de navigation par poussage est rendue possible et par là même la construction d'une flotte économiquement plus avantageuse que la présente ainsi qu'un accroissement de la rentabilité du transport par la voie fluviale.

La construction d'un barrage qui servirait exclusivement à l'amélioration des conditions de navigation dans le secteur des Portes de Fer nécessiterait des investissements s'élevant à US \$ 170 millions.

Sous condition que le crédit pour la construction du barrage pourrait être obtenu à un taux de 3% et un terme de remboursement de 25 ans et sous condition que le trafic annuel s'élèverait à 21.500.000 tonnes de portée en lourd, la partie des taxes servant pour le remboursement du crédit s'élèverait à US \$ 0,51 par tonne de portée en lourd. La taxe totale, y inclus les frais de l'entretien du chenal navigable, s'élèverait à US \$ 0,66 par tonne de portée en lourd.

Les frais totaux de transport dans le secteur aménagé durant la période du remboursement du crédit se chiffrent à US \$ 0,78 par tonne de portée en lourd, ce qui signifie, en comparaison avec les frais existants de US \$ 0,60 par tonne de portée en lourd, une augmentation de 30%. Après le remboursement du crédit, ces frais s'élèveraient à US \$ 0,27 par tonne de portée en

lourd, ce qui signifie une réduction d'environ 55% en comparaison avec les frais actuels.

On peut conclure de ce qui précède que la construction d'un barrage pareil élimine toutes les difficultés de navigation existantes dans le secteur des Portes de Fer, mais la navigation elle-même ne serait pas intéressée directement dans la construction d'un barrage servant exclusivement aux besoins de la navigation. Il en découle qu'il serait indispensable pour diminuer le montant des investissements à la charge de la navigation de construire le barrage pour les besoins de la navigation aussi bien que pour l'exploitation complexe des ressources hydrauliques.

3.4. Amélioration des conditions par la construction d'un barrage servant à la navigation et la production d'énergie électrique,

En examinant toutes les possibilités pour l'amélioration des conditions de navigation dans le secteur des Portes de Fer, on peut conclure sans aucun doute que la solution la meilleure et économiquement plus avantageuse, consiste dans la construction d'un barrage servant à la fois aux besoins de la navigation et à ceux de l'utilisation du potentiel hydroélectrique..

C'est en même temps la seule solution rationnelle. au point de vue de tous les aspects offrant les conditions les meilleures pour la navigation.

Cependant, cette solution contient aussi plusieurs variantes, c'est-à-dire la construction d'un seul barrage ou bien de plusieurs barrages dans le secteur des Portes de Fer.

L'avantage de la variante comprenant plusieurs barrages consiste dans le fait que les dommages causés seraient moins élevés, vu qu'une superficie moins étendue serait submergée. D'autre part, cette variante n'offre pas le même degré d'amélioration des conditions de navigation dans le secteur que la variante comprenant un seul barrage. Une autre solution serait de construire trois barrages dans le secteur des Portes de Fer, solution qui éliminerait toutes les entraves à la navigation. Cependant, une pareille solution ne serait pas la plus avantageuse pour la navigation et pour la production d'énergie électrique, parce qu'elle créerait un nouvel obstacle à la navigation étant donné que le passage d'un convoi par trois écluses nécessiterait trois fois plus de temps que le passage par écluse d'un seul barrage.

Pour les raisons susmentionnées, toutes les autres variantes ont été rejetées et on a procédé à l'élaboration du projet pour l'aménagement du secteur des Portes de Fer pour les besoins de la navigation et l'utilisation du potentiel hydroélectrique par un seul barrage pour le secteur tout entier des Portes de Fer.

4. Description de l'aménagement du secteur des Portes de Fer par la construction d'un barrage servant à l'exploitation complexe des ressources hydrauliques.

Afin que l'exploitation la plus avantageuse, tant pour la navigation que pour la production d'énergie électrique, soit réalisée, la solution adoptée consiste dans la construction d'un barrage assurant un niveau de retenue variable de 63,00 à 69,50 mètres au-dessus de la Mer Adriatique, à savoir 63 mètres dans la période des hautes et moyennes eaux et 69,50 mètres

dans la période des basses eaux. Cette solution correspond aux nécessités de la navigation parce qu'elle assure dans la période des basses eaux une profondeur d'au moins 3,50 mètres dans les sections les plus difficiles du secteur. De cette manière, on obtiendra une réduction de la résistance hydraulique des bâtiments en marche à cause de la diminution de l'influence du lit du fleuve. En même temps cette profondeur offre la possibilité de construire une flotte pour un tirant d'eau plus grand, c'est-à-dire des bâtiments plus économiques que ceux existants.

Pour la réalisation du système hydroélectrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer seront construits (annexe No 1, photos de la maquette):

a./ deux écluses aux mêmes caractéristiques techniques et dimensions avec des avant-ports pour la navigation, situées d'une manière symétrique sur les deux rives;

b./ deux centrales électriques aux mêmes caractéristiques techniques et paramètres, l'un vers la rive droite et l'autre vers la rive gauche;

c./ un barrage déversoir dans le lit du fleuve;

d./ des objets auxiliaires nécessaires au fonctionnement du système;

e./ d'autres objets nécessaires pour l'aménagement du bief de retenu.

4.1. L'emplacement du barrage et l'influence de la retenue.

A la base des études géologiques et des calculs techniques et économiques effectués, on a établi que l'em-

placement le plus favorable du barrage est près du kilomètre 943 du Danube perpendiculaire sur l'axe du fleuve /annexe No 2, plan de situation du secteur/.

L'axe du barrage est situé à l'extrémité aval du dernier canal du secteur des Portes de Fer nommé "Petites Portes de Fer" /annexes Nos 3 et 4, sections transversales et longitudinales par le barrage/.

Pour cet emplacement et pour le niveau de retenue variable de 63,00 à 69,50 mètres au-dessus de la Mer Adriatique, le bief de retenue s'étendra dans la période des hautes eaux jusqu'à Bazias et dans la période des basses eaux jusqu'à Slankamen.

De cette manière la navigation obtiendra sur un parcours d'environ 250 kilomètres un chenal navigable aux profondeurs et conditions de navigation tout à fait satisfaisantes.

4.2. Dispositions des écluses et des avant-ports.

On a établi par des projets la disposition symétrique des objets, c'est-à-dire pour chaque rive une écluse avec ses avant-ports /annexe No 5, plan de situation pour l'emplacement/.

Pour chaque écluse on a prévu les chenaux d'accès et les installations de signalisation pour un déroulement ininterrompu de la navigation.

On a prévu en amont des écluses de même qu'en aval la construction des avant-ports pour l'entrée et la sortie des convois.

4.3. Caractéristiques principales des écluses et avant-ports.

Lors de l'établissement des dimensions des écluses on a tenu compte des recommandations de la Commission du Danube et on a adopté la construction de deux écluses avec les dimensions principales suivantes (annexes Nos 6 et 7, section longitudinale et transversale par l'écluse):

- longueur 310 m
- largeur 34 m
- profondeur sur le
 seuil de l'écluse 4,5 m
- hauteur libre 10 m

La hauteur de la chute de l'écluse sera de 28 m à 34 mètres en fonction du débit d'eau. Cette grande hauteur corréllée avec une largeur de 34 mètres de l'écluse peut déterminer directement la solution technique des portes, c'est-à-dire la choix d'une écluse à un ou deux niveaux retenue.

La construction des écluses avec un seul niveau de retenue peut soulever des difficultés dans le fonctionnement de la porte en aval étant donné la chute de l'eau et la largeur de l'écluse. D'ailleurs ce serait la première porte d'une dimension pareille dans le monde et personne n'a des expériences acquises dans la construction et le fonctionnement d'une pareille porte. D'autre part, des défauts pourraient apparaître causant des interruptions imprévus de la navigation.

Pour ces raisons, on a prévu la construction d'écluses avec deux niveaux de retenue, c'est-à-dire avec des caractéristiques connues vu d'autres constructions similaires, ce qui peut assurer un plus haut degré de sécurité de navigation.

Le remplissage de la chambre d'éclusage est assuré en dix minutes grâce à un système spécial de canaux situés dans le radier des écluses sans la formation de vagues et tourbillons dans le sas. L'évacuation de l'eau se fait en dehors des avant-ports pour y assurer une surface d'eau tout à fait tranquille.

On a prévu que les portes d'écluses soient de type vertical ou busqué. La fermeture ou l'ouverture des portes peut s'accomplir en environ 3 minutes.

En théorie, la capacité maximale d'écluses avec deux niveaux de retenue peut être de 63 millions de tonnes de portée en lourd par an, pourvu que des conditions idéales soient atteintes au point de vue de la régularité de la circulation et de la composition des convois. Dans les conditions normales d'exploitation mais avec une flotte plus économique qu'aujourd'hui et avec une circulation plus régulière qu'à présent une capacité d'éclusage de 45 millions de tonnes de portée en lourd par an pourrait être obtenue. Si nous prenons en considération le degré actuel de régularité de la circulation et la flotte existante, la capacité d'éclusage serait de 30 millions de tonnes de portée en lourd par an.

La durée totale de passage d'un convoi par l'écluse avec deux niveaux de retenue à partir du lieu d'attente jusqu'à la sortie d'avant-ports serait d'environ 1,30 heure.

Ayant en vue les gabarits du chenal navigable, recommandés par la Commission du Danube, aussi que les possibilités de manoeuvre et la rencontre des convois dans les avant-ports, on a établi les dimensions minimales suivantes des avant-ports:

- longueur environ 600 mètres en fonction des résultats des preuves sur modèles en laboratoire, à condition qu'à l'extrémité de la paroi aval, la vitesse de l'eau ne doit pas dépasser 0,8 mètre par seconde.
- largeur 100 mètres
- profondeur 3,5 mètres

4.4. Description des conditions futures de la navigation dans le secteur des Portes de Fer.

Après l'achèvement de tous les travaux de construction du Système et après que le niveau d'eau dans le secteur des Portes de Fer n'atteindra 69,50 mètres au-dessus de la Mer Adriatique /annexe No 8, section longitudinale par le chenal navigable/, on obtiendra un nouveau chenal navigable dégagé de toutes les difficultés.

La profondeur minima dans les sections les plus critiques sera au moins 3,50 mètres.

La largeur du chenal navigable assurera la navigation à deux sens aux convois de même que sur le Bas Danube et le Danube Moyen.

Les rayons de courbures pour le futur chenal navigable seront supérieurs à 1.000 mètres.

La vitesse du courant d'eau sera entre 0 et 1 mètre par seconde à partir du débit, distance de barrage, largeur du fleuve et régime de fonctionnement de la centrale hydroélectrique.

Le futur chenal navigable sera balisé par un système de signalisation lumineux et de radar qui doit assu-

rer le déroulement ininterrompu de navigation pendant la nuit et le temps bouché.

Le nouveau chenal navigable créera aussi des conditions favorable pour la navigation par poussage.

A la base des études entreprises les vagues dans le nouveau chenal navigable ne dépasseront guère les dimensions actuelles grâce aux conditions météorologiques et morphologiques existant dans ce secteur.

Puisqu'on peut s'attendre que la glace se formera plus facilement dans le secteur aménagé qu'à présent des brise-glaces en nombre suffisant seraient construits pour permettre la navigation. On suppose qu'à l'avenir la navigation ne sera pas interrompue à cause de la glace un nombre plus grand de jours qu'à présent.

Dans le chenal navigable en aval du barrage jusqu'à la fin du secteur des conditions normales de navigation en courant libre pourront être assurées en tenant compte des recommandations de la Commission du Danube.

5. Conditions de navigation dans la période de construction du barrage.

Dans la période de construction du barrage, les conditions de navigation dans la zone de chantiers de travail, ne seront pas changées par rapport aux conditions actuelles, à l'exception du fait que l'attente des bâtiments pour l'entrée dans le canal de Sip s'effectuera en aval de Gura Văii non plus en aval de l'espar No 12 comme à présent. Dans la période de la construction du barrage on assurera le déroulement normal de la navigation à l'exception des courtes périodes d'interruption temporaires annoncées en avance par l'Administration fluviale des Portes de Fer, interruption indispen-

sable au procès technologique de l'exécution des travaux.

La capacité de passage par la zone de travaux sera la même que celle d'aujourd'hui dans la zone du canal de Sip.

Dans la première phase de l'exécution des travaux, le chenal navigable restera sur le même tracé. S'il s'avérait nécessaire pendant la période des grands débits d'eau d'utiliser une traction supplémentaire des convois dans la zone du chantier afin de permettre un passage des convois par le canal de Sip dans la même formation comme à présent, une traction supplémentaire dans la zone du chantier sera mise gratuitement à la disposition des convois pour assurer les mêmes conditions de navigation par le secteur comme auparavant.

Dans la deuxième phase de construction des travaux, la navigation se déroulera par l'une des écluses quand, grâce à la rétention provoquée par la construction, la traction avec locomotive au canal de Sip deviendra superflue.

Dans la troisième phase, la navigation se déroulera de même par une écluse lorsque la rétention s'étendra jusqu'au canal de Juc.

On prévoit que la première phase de construction des travaux finira en 1969, la deuxième en 1970 et la troisième en 1971, année de la mise en fonction des deux écluses.

6. Frais d'aménagement du secteur des Portes de Fer et taxes futures.

Le montant d'investissements pour la construction du Système de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques dans le secteur des Portes de Fer,

s'élève, d'après les prix mondiaux, à environ US \$ 400.000.000.-

La partie des investissements se référant à la navigation se chiffre à US \$ 95 millions. Ce chiffre comprend:

- le montant de US \$ 40 millions représentant la participation de la navigation aux investissements nécessaires à l'élévation du niveau des eaux servant à l'amélioration définitive des conditions de navigation qui s'élèvent à un total d'environ US \$ 210 millions /barrage, protection des berges, aménagement des torrents, dédommagement pour les terrains, construction et installation submergées/;

- le montant de US \$ 55 millions représentant le coût des ouvrages et objets destinés exclusivement à la navigation /écluses et avant-ports avec leur équipement/, - calculé pour les conditions qui suffiraient à la navigation: cote de 63 mètres au-dessus de la Mer Adriatique, écluses accolées et à un seul niveau de retenue ainsi que la régularisation du chenal navigable en aval des écluses - bien qu'en réalité on construira ces ouvrages pour la cote de 69,50 mètres au-dessus de la Mer Adriatique, à écluses symétriques, et ayant deux niveaux de retenue, ce qui imposera aux deux Gouvernements des frais supplémentaires considérables.

Le montant de US \$ 95 millions est le résultat des analyses et calculs faits en commun par les organes compétents de deux Gouvernements et l'Administration fluviale des Portes de Fer tenant pleinement compte des intérêts de la navigation et se base sur des critères techniques et économiques objectifs et raisonnables.

Pour couvrir les frais de la construction des objets et ouvrages ci-haut mentionnés, les deux Gouvernements ont consenti à créditer l'Administration fluviale des Portes de Fer d'un montant de US \$ 95 millions à un taux d'intérêt de 3% par an qu'ils estiment pouvoir être remboursable en 25 ans sous la supposition d'une augmentation du trafic à une moyenne d'ordre de 21.500.000 tonnes de portée en lourd par an. Ce crédit serait remboursé par l'Administration fluviale des Portes de Fer au moyen de l'établissement et de la perception de la taxe particulière en vertu de l'article 26 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Par conséquent, la taxe particulière comprendrait les frais d'exploitation et d'entretien des ouvrages et objets servant à la navigation ainsi que le remboursement du crédit.

6.1. Futurs frais d'entretien et
d'exploitation des ouvrages
et objets servant à la navigation

Les frais d'entretien et d'exploitation des objets qui servent à l'amélioration des conditions de navigation dans le secteur des Portes de Fer sont assurés par une taxe particulière établie par l'Administration fluviale des Portes de Fer conformément aux articles 36 et 37 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Les ouvrages et objets qui servent à la navigation et pour lesquels les frais reviennent à la charge de celle-ci sont:

- a./ les écluses avec tout leur équipement
- b./ les avant-ports;

c./ le chenal navigable dans le secteur avec les accessoires y afférents;

d./ brise-glaces et autres bâtiments nécessaires pour l'entretien des ouvrages dans le secteur des Portes de Fer;

e./ immeubles, ateliers, dépôts et autres constructions servant à l'Administration fluviale des Portes de Fer.

On prévoit que les frais d'entretien et exploitation des ouvrages susmentionnés, y compris les frais d'administration et les rémunérations s'élèveraient en moyenne à environ US \$ 2 millions par an.

Ces frais seront couverts par la taxe particulière et leur montant serait calculé à la base des dépenses effectives de l'Administration fluviale des Portes de Fer.

6.2. La structure de la taxe particulière.

La future taxe particulière aura à assurer les frais d'entretien et d'exploitation des ouvrages et objets desservant la navigation ainsi que le remboursement du crédit accordé à l'Administration fluviale des Portes de Fer.

La future taxe particulière sera établie à un taux qui permettrait de couvrir les frais d'exploitation effectués par l'Administration fluviale des Portes de Fer ainsi que le remboursement des investissements incombant à la navigation dans les conditions prévues pour le crédit accordé à l'Administration des Portes de Fer tout en assurant une rentabilité à la navigation dans le secteur.

D'après l'analyse des données se rapportant au trafic dans les derniers dix ans, on peut constater une tendance d'accroissement du trafic dans le secteur des Portes de Fer malgré les difficultés qui existent pendant les périodes des basses eaux. Le trafic réalisé dans la période analysée s'approcherait en moyenne à 10 millions de tonnes de portée en lourd. On peut prévoir un trafic de 13 à 15 millions de tonnes de portée en lourd en 1971 et de 28 à 30 millions de tonnes de portée en lourd en 1995 que la construction du barrage rendrait possible.

Si l'on considère que le trafic moyen serait de 21.500.000 tonnes de portée en lourd durant cette période la taxe particulière calculée dans des hypothèses ci-haut mentionnées / frais d'exploitation et conditions de remboursement du crédit/ ne devrait pas dépasser US \$ 0,37 par tonne de portée en lourd.

De montant des taxes perçues seraient déduits d'abord les frais effectifs de l'Administration fluviale des Portes de Fer tandis que le reste servirait au remboursement du crédit.

La taxe particulière serait sensiblement réduite après le remboursement du crédit puisqu'elle ne couvrirait que les frais courants d'exploitation.

La taxe particulière serait libellée en francs-or et perçue conformément aux modalités de paiement en vigueur au moment respectif entre les pays intéressés.

7. L'analyse de l'effet économique de la construction du barrage sur la navigation.

Dans les conditions actuelles de navigation dans le secteur des Portes de Fer, les frais moyens totaux de

de transport sont d'environ US \$ 0,60 par tonne de portée en lourd. Ces frais proviennent des frais d'exploitation des bâtiments /US \$ 0,455 par tonne de portée en lourd/, de la taxe particulière /pilotage et entretien du chenal navigable/, des taxes pour la traction auxiliaire à Greben et de la taxe pour la traction avec la locomotive au canal de Sip, c'est-à-dire un total d'environ US \$ 0,145 par tonne de portée en lourd.

Après la construction du système, c'est-à-dire dans les futures conditions de navigation, les dépenses moyennes d'exploitation pour les bâtiments - les taxes exclues - seront en moyenne de US \$ 0,12 par tonne de portée en lourd. Cette réduction des frais d'exploitation pour les bâtiments peut être obtenue en général grâce à l'accroissement du rendement de traction de 3 - 4 fois par rapport aux conditions actuelles, ainsi que grâce à une meilleure utilisation du temps disponible pour la navigation en comparaison avec les conditions actuelles. La durée moyenne d'un "turnus" dans le secteur des Portes de Fer dans les conditions actuelles est de 60 heures pour un remorqueur et environ 120 heures pour un chaland, tandis que dans le secteur aménagé un "turnus" pour un chaland et un remorqueur ne dépassera guère 36 heures.

Pendant la période de remboursement du crédit les dépenses moyennes de transport dans le secteur aménagé seraient de US \$ 0,49 par tonne de portée en lourd, y compris la taxe particulière de US \$ 0,37 par tonne de portée en lourd. Il en résulte que la batellerie peut réaliser une économie moyenne de US \$ 0,11 par tonne de portée en lourd.

Après le remboursement du crédit les frais moyens de transport seraient environ US \$ 0,20 par tonne de portée en lourd y compris la taxe particulière d'en-

viron US \$ 0,08 par tonne de portée en lourd. Dans ce cas la batellerie devrait réaliser une économie moyenne d'environ US \$ 0,40 par tonne de portée en lourd.

Les différentes possibilités d'améliorer les conditions de navigation dans le secteur des Portes de Fer ainsi que l'effet économique qui en résulte, sont démontrés dans les tableaux suivants;

a./ Dépenses de transport dans la période de remboursement du crédit:

Possibilités d'amélioration des conditions de navigation	D é p e n s e s						Pour une période de d'an- nées	Inves- tisse- ments en mil- lions de US \$
	total \$	%	bâtiments \$	%	taxe \$	%		
Conditions ac- tuelles de navi- gation	0,60	100	0,455	76	0,145	24	-	-
Navigation par alternat	0,57	95	0,345	57	0,225	38	10	10
Navigation à deux sens	0,60	100	0,288	48	0,312	52	25	58
Construction du barrage unique- ment pour les be- soins de la navi- gation	0,78	130	0,12	20	0,66	110	25	170
Construction du barrage pour l'exploitation complexe	0,49	82	0,12	20	0,37	62	25	95

b./ Dépenses de transport après le
remboursement du crédit:

Possibilités d'amélioration des conditions de navigation	D é p e n s e s						Capacité maximum du trafic /mil- lions de tonnes de portée en lourd/
	total		bâtiments		taxe		
	\$	%	\$	%	\$	%	
Conditions ac- tuelles de na- vigation	-	-	-	-	-	-	12
Navigation par alternat	0,49	82	0,345	58	0,145	24	15
Navigation à deux sens	0,43	72	0,288	48	0,145	24	-
Construction du barrage seulement pour les besoins de la navigation	0,27	45	0,12	20	0,15	25	45
Construction du barrage pour l'explo- itation complexe	0,20	33	0,12	20	0,08	13	45

Prenant comme base l'analyse des possibilités susmentionnées d'améliorer les conditions de navigation dans le secteur des Portes de Fer, on peut constater que l'aménagement du secteur par la construction d'un barrage est plus avantageux pour la navigation que la régularisation du chenal navigable en courant libre étant donnée que les frais de transport seraient réduits de 67% après le remboursement du crédit. La régularisation en courant libre réduirait les frais de transport seulement de 18%

respectivement de 28% en fonction de la solution choisie. Il en découle que la navigation est intéressée dans la construction du barrage puisque cette solution apporte une amélioration radicale des conditions de navigation offrant à la fois des avantages économiques substantiels même pendant la période du remboursement du crédit.

Un aperçu général sur l'effet économique pendant la période de remboursement du crédit permet à constater que les dépenses de transport dans le cas de la régularisation du chenal navigable en courant libre sont presque les mêmes que les dépenses actuelles.

La construction d'un barrage uniquement pour l'amélioration des conditions de navigation sans centrale électrique augmenterait les frais de transport actuels de 30% ce qui ne serait pas avantageux pour la navigation.

Par conséquent, l'aménagement le plus économique du secteur des Portes de Fer consiste dans la construction d'un système complexe qui rend possible une réduction des frais de transport par le secteur de 18% par tonne de portée en lourd.

Il faut mentionner cependant que les calculs faits ne contiennent pas les éléments suivants qui peuvent influencer la réduction des frais de transport:

- la navigation n'aura plus à subir des pertes effectives qui se chiffrent à environ US \$ 700.000 par an, par suite des interruptions de la navigation pendant deux mois en moyenne par an dues aux basses eaux. A l'avenir la batellerie serait en état de garantir le transport des marchandises puisqu'il n'y aurait plus de profondeurs insuffisantes dans le secteur des Portes de Fer;

- la sécurité de la navigation serait beaucoup plus grande et le nombre d'avaries serait réduit considérablement; par conséquent, les bâtiments ne seraient pas détenus par des réparations et le temps disponible à la navigation serait mieux utilisé;

- la navigation obtiendrait des meilleures possibilités de développement par la construction de bâtiments plus grands et plus économiques, ce qui contribuerait à la réduction des frais futurs de transport dans tous les secteurs du Danube puisque le goulet aux Portes de Fer serait éliminé;

- par l'élimination des difficultés auxquelles se heurtait la navigation dans ce secteur, un système nouveau, celui de poussage, pourrait être introduit, ce qui contribuerait aussi à la réduction des frais de transport allant jusqu'à 25% sous condition toutefois que le convoi tout entier puisse franchir le secteur des Portes de Fer;

- les conditions actuelles de la navigation permettent une utilisation de la portée des bâtiments de 47% seulement tandis que le secteur des Portes de Fer aménagé permettrait une meilleure utilisation de la portée par suite de l'augmentation du tirant d'eau des bâtiments, ce qui se reflèterait tout particulièrement sur la diminution des frais de transport par tonne, élément d'une importance primordiale pour la batellerie.

On peut conclure de ce qui précède que la navigation pourrait réaliser des économies beaucoup au-delà des 18% pendant la période de remboursement du crédit tandis qu'après cette période les frais actuels seraient réduits de 67%.

Pour toutes les raisons ci-haut mentionnées il a été conclu que la variante optimale de tous les as-

pects pour la navigation devrait être réalisée, c'est-à-dire la construction d'un système d'exploitation complexe des ressources hydrauliques du secteur des Portes de Fer.
