



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques
et de sécurité en navigation intérieure****Cinquante et unième session**

Genève, 14-16 juin 2017

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

**Résultats de la Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable
(22 février 2017, Genève) et de la première réunion du groupe spécial chargé
de préparer la Conférence mondiale sur les transports par voie navigable :
résultats de la Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable
(22 février 2017, Genève)****Rapport sur la Conférence de haut niveau sur les transports
par voie navigable « Sur la voie du Programme
de développement durable à l'horizon 2030 : rôle, enjeux
et perspectives pour le transport par voie navigable »****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis dans le cadre du module 5 : Transport par voie navigable, paragraphe 5.1, du programme de travail pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session, le 26 février 2016.
2. La Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable s'est tenue le 22 février 2017 à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs dans le but d'examiner les principaux enjeux et le potentiel découlant du développement de la navigation intérieure au niveau mondial, de signaler les initiatives visant à renforcer le rôle du transport par voie navigable, d'échanger de bonnes pratiques, de promouvoir l'intermodalité des opérations de transport par voie navigable et de réagir avec efficacité aux nouvelles exigences du marché.
3. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) souhaitera peut-être examiner les résultats de la Conférence et faire des recommandations au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) sur les activités de suivi.



II. Participation

4. Plus de 60 participants issus des pays et organisations ci-après ont participé à la Conférence : Bélarus, Belgique, Croatie, Égypte, Fédération de Russie, Malaisie, République de Moldova, Monténégro, Niger, Nigéria, Ouganda, Paraguay, Pologne, Soudan, Ukraine, Viet Nam, Union européenne (UE), Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Commission du Danube (CD), Commission de la Moselle, Bureau international du Travail (BIT), Commission économique eurasiennne, Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), Union européenne de la navigation fluviale (UENF), Fédération européenne des ports intérieurs (FEPI), Union européenne des transports fluvio-maritimes (ERSTU), Conseil des chargeurs européens, Association internationale de signalisation maritime (AISM), Association internationale pour la défense des intérêts communs des secteurs de la navigation intérieure et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe, Association russe des ports et des propriétaires de navires de transport fluvial, Chambre russe de la marine marchande, Fédération STC-Nestra B V, Groupe de la Banque mondiale, entre autres.

5. Les membres de la Conférence, dont le modérateur était Marcial Bustinduy Navas, de la BERD ont entendu plusieurs allocutions ministérielles liminaires et participé à deux tables rondes.

6. La Conférence a été ouverte par Eva Molnar, Directrice de la Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe (CEE), qui a prononcé une allocution liminaire. Celle-ci a souligné que, pour tirer parti des principales difficultés liées au transport par voie navigable, il était nécessaire d'unir ses efforts, de se faire entendre afin d'obtenir davantage d'investissements, de s'appuyer sur l'expérience et sur les connaissances disponibles et de pousser les experts du domaine et les pays à travailler conjointement au développement de ce type de transport.

7. Andrey Vasilyev, Secrétaire exécutif adjoint de la CEE, a ensuite prononcé un discours liminaire et souhaité la bienvenue aux participants. Il a souligné que la Conférence représentait une étape importante avant le sommet mondial prévu par le Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe et qu'elle contribuerait à favoriser la croissance de ce mode de transport.

8. Les exposés et discours prononcés à la Conférence sont disponibles à l'adresse Web suivante : www.unece.org/trans/events/2017/itc-70th-anniversary/high-levelmeetingonline/landwatertransport.html.

III. Principaux débats

A. Allocutions ministérielles liminaires

9. Maksim Sokolov, Ministre des transports de la Fédération de Russie, a souligné l'importance du secteur des transports par voie navigable pour un fonctionnement durable et équilibré de l'ensemble du système de transport et a rappelé les différentes activités en cours visant à développer ce secteur. Il a relevé que les voies navigables intérieures permettaient un transport sécurisé et efficace des cargaisons lourdes, en vrac ou hors gabarit sur de longues distances et à faible coût. Ce mode de transport était également primordial pour desservir certaines régions telles que le Grand Nord, la Sibérie et l'Extrême-Orient. La Stratégie pour le développement du transport par voie navigable jusqu'en 2030, élaborée par la Fédération de Russie, avait été adoptée en 2016 et visait à améliorer l'efficacité, à étendre la portée géographique et à accroître la part modale du secteur des transports. Elle mettait aussi l'accent sur le renforcement de la sécurité de la navigation grâce à l'utilisation de nouvelles technologies, au développement des compétences professionnelles, aux avancées scientifiques et au bon fonctionnement des installations hydrotechniques.

10. Omar Hamidou Tchiana, Ministre d'État et Ministre des transports de la République du Niger, a expliqué que les voies navigables constituaient un facteur important de

promotion de l'intégration socioéconomique dans le bassin du Niger, où elles représentaient une alternative au transport routier et permettaient d'assurer un lien avec des régions enclavées. Il a souligné que, compte tenu de l'utilisation limitée du cours d'eau et d'un système de navigation fragmenté, le Gouvernement souhaitait soutenir les actions visant à en garantir la viabilité à long terme. M. Tchiana a fait mention des difficultés auxquelles se heurtait ce secteur, notamment en matière d'entretien des voies navigables, de développement des infrastructures, de modernisation des ports, d'intégration des couloirs de transport, de construction d'une flotte moderne, de normes techniques et d'éducation. Il a en outre souligné qu'il fallait d'urgence mettre en place des mesures permettant d'exploiter au mieux le potentiel de ce mode de transport.

B. Table ronde 1 – Table ronde gouvernementale sur les transports par voie navigable d'aujourd'hui et de demain

11. Hoang Hong Giang, Directeur général du Département des transports par voie navigable du Viet Nam, a insisté sur le rôle toujours plus important du transport par voie navigable dans le développement socioéconomique national. Il a donné un bref aperçu des différents couloirs de transport du pays et des principales voies de navigation intérieure, puis a mentionné les progrès accomplis dans le secteur, ainsi que les impératifs en matière d'amélioration du système d'administration et d'investissement dans les infrastructures. Il a également souligné la nécessité d'une meilleure exploitation des ports et des terminaux, de la préservation de la navigabilité et des mesures de protection contre les inondations, d'une modernisation de la flotte et de l'amélioration de la qualité du transport intermodal. La stratégie de développement des transports d'ici à 2020, avec une vision jusqu'à 2030, permettait d'énoncer les objectifs de développement visant à assurer une utilisation totale des capacités du système de navigation intérieure. L'objectif poursuivi était de faire passer la part modale du transport de marchandises par voie de navigation intérieure de 17,8 % en 2015 à un taux cible de 32 % en 2020.

12. Monika Niemiec-Butryn, Directrice du Département de la navigation intérieure du Ministère polonais de l'économie maritime et de la navigation intérieure, a informé les participants des activités prévues dans le document « Hypothèses pour les plans de développement des voies navigables polonaises pour 2016-2020 », avec une vision jusqu'à 2030, dont l'objectif principal consistait à renforcer le rôle du transport par voies navigables aussi bien au niveau national qu'en tant que partie intégrante du système de transport européen. Si la priorité devait être accordée au rétablissement de la navigabilité des principaux fleuves, il était également primordial de soutenir l'industrie de la construction navale et de reconstruire les ports maritimes et intérieurs. M^{me} Niemiec-Butryn a en outre rendu compte des actions engagées par la Pologne pour adhérer à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance nationale (AGN).

13. Les allocutions ont été suivies par une intervention de Tomislav Mihotić, Secrétaire d'État croate chargé des infrastructures auprès du Ministère de la mer, des transports et des infrastructures de la République, qui s'est exprimé sur les projets en cours relatifs au développement du transport par voie navigable intérieure dans le pays, lesquels s'inscrivaient dans le cadre de la législation de l'Union européenne et des objectifs de développement durable.

14. Les participants ont souligné que le transport par voie navigable contribuait considérablement au fonctionnement durable des systèmes de transport nationaux et au développement économique et social, en particulier pour les régions enclavées. Si les voies de navigation intérieure constituaient une alternative aux transports routiers et permettaient d'optimiser les flux de transport, de réduire les embouteillages, les coûts de transport et de logistique, les décisions stratégiques permettaient, quant à elles, d'augmenter leur part modale et d'exploiter au maximum leur potentiel. Il existait encore des moyens de garantir que les cours d'eau d'importance internationale soient pleinement intégrés dans les couloirs de transport internationaux. La vision stratégique de la durabilité des transports par voie navigable constituait un élément essentiel des stratégies nationales en matière de transport des pays disposant de voies navigables.

15. Les participants ont noté que la situation actuelle du secteur pouvait varier en fonction de la situation économique, ce qui avait pour conséquence de modifier les priorités et les promesses d'investissement dans le secteur des transports par voie navigable intérieure. Il était toutefois possible de recenser certaines difficultés communes au niveau mondial dans ce secteur, telles que la rénovation et la modernisation des infrastructures, la suppression des goulets d'étranglement, l'augmentation de la capacité des ports intérieurs, le développement des nouvelles technologies, la stimulation de l'industrie de la construction navale et des innovations, ainsi que la mise en place de politiques et de solutions d'investissement appropriées.

C. Table ronde 2 – Relever les défis du secteur des transports par voie navigable et dans les différents bassins fluviaux grâce à l'intégration régionale

16. Dans son exposé sur l'intégration régionale, Matthew Baldwin, Directeur général adjoint à la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (CE), a dressé un aperçu des voies navigables dans le cadre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Il a souligné que les priorités de la politique de l'Union européenne en matière de transport par voie navigable intérieure portaient notamment sur l'amélioration des liaisons de transport grâce à la suppression des goulets d'étranglement, sur la création d'une nouvelle conception de la mobilité proposant aux conducteurs et aux passagers de nouveaux itinéraires durables, ainsi que sur la création d'un marché de l'emploi. Pour la Commission européenne, la stratégie de l'Union européenne en matière de transport par voie navigable devrait inclure la mise en place d'un cadre réglementaire fondé sur les principes du marché régional et sur la collaboration avec d'autres institutions et pays voisins, tout en évitant les chevauchements d'activités. M. Baldwin a aussi souligné que, de l'avis de la Commission européenne, les principales difficultés auxquelles devait faire face le secteur résidaient dans la numérisation, l'intermodalité, les qualifications professionnelles, les difficultés environnementales (notamment le transfert modal) et la législation environnementale.

17. Maksim Asaul, Directeur adjoint du Département des transports et des infrastructures de la Commission économique eurasienne, a fait une déclaration portant sur les principaux objectifs et sur la progression de la mise en œuvre d'une politique de transport par voie navigable coordonnée (harmonisée), élaborée par l'Union économique eurasienne, dont l'objectif principal est de parvenir à un accord international sur la navigation dans le cadre de l'Union économique eurasienne. Cet accord aurait pour objectif de réglementer la navigation sur les voies navigables intérieures et d'harmoniser les législations et les programmes de formation des États membres, ainsi que d'obtenir une reconnaissance réciproque des certificats, des diplômes et des documents des équipages propres à chaque État membre.

18. Les Commissions fluviales ont exposé leur vision de la viabilité des transports par voie navigable dans les bassins fluviaux. Bruno Georges, Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), a ouvert le débat en précisant les principaux domaines d'activité grâce auxquels la CCNR compte apporter sa contribution au développement durable de la navigation intérieure dans le bassin du Rhin, conformément à la feuille de route de la Commission intitulée « Vision 2018 ». La Vision 2018 porte notamment sur l'uniformisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux ainsi que des qualifications professionnelles, sur la durabilité environnementale et les différentes manières de contribuer à la lutte contre les changements climatiques, sur l'innovation et sur l'appui au secteur privé. À cet égard, il a mentionné : a) l'action menée en coopération avec la Commission européenne et d'autres organisations internationales et, en particulier, les activités du Comité européen pour l'élaboration de normes dans le domaine de la navigation intérieure et l'adoption du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) ; b) les règlements en matière de transport des marchandises dangereuses sur les voies de navigation intérieure ; c) le Guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux ; d) le Guide de radiotéléphonie pour la navigation

intérieure ; e) les procédures contraignantes pour l'approbation des travaux sur la voie navigable rhénane ; f) la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) ; et g) la collecte de données et les observations du marché. Il a en outre évoqué l'action menée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des bateaux de navigation intérieure et, en particulier, des dispositions concernant les bateaux alimentés au gaz naturel liquéfié (GNL) et à l'hydrogène.

19. Petar Margić, Directeur général de la Commission du Danube, a poursuivi en présentant les différentes activités entreprises par la Commission ainsi que les questions d'ordre nautique et technique examinées. Sur la base de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, la Commission du Danube a mis en place différentes activités permettant de renforcer la viabilité du transport par voie navigable dans le bassin du Danube, concernant notamment des projets de réseau central de transport (RTE-T), la suppression des obstacles administratifs, la remise en état du chenal, des travaux sur les dispositions relatives à la sûreté, l'harmonisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux, la formation professionnelle, la promotion des Services d'information fluviale (SIF), des dispositions juridiques et, enfin, l'appui au secteur privé. La réalisation de ces objectifs passera nécessairement par une collaboration internationale entre la Commission du Danube, la Commission européenne et d'autres organisations internationales, sur des points tels que : a) l'Arrangement administratif entre la Commission du Danube et la Commission européenne ; b) la stratégie de la Commission européenne pour la région du Danube ; c) le Plan directeur de rénovation et d'entretien du chenal du Danube et de ses affluents navigables ; d) les projets DANTE et Fairway Danube ; e) la notion de « conditions de navigabilité satisfaisantes » ; f) la participation de la Commission du Danube aux activités du Comité européen pour l'élaboration de normes dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) et des Services d'information fluviale (SIF), entre autres.

20. Alexander Van Den Bosch, Directeur de la Fédération européenne des ports intérieurs, a ouvert le débat sur les points de vue du secteur des transports maritimes. Selon lui, le secteur des ports intérieurs se trouvait à un carrefour, et les discussions ne porteraient plus uniquement sur la réduction de la dépendance du secteur à l'égard des combustibles fossiles, mais également sur d'autres aspects tels que les plateformes logistiques multimodales, les transbordements de produits à énergie de plus haute valeur, l'application des notions relatives à une logistique respectueuse de l'environnement et le passage à une nouvelle économie. M. Van Den Bosch a cité, parmi les principaux défis que devait relever le secteur, la mise au point de plateformes de technologies de l'information et des communications, le développement des relations transfrontières, d'une planification collaborative et du partage de données, ainsi que la levée des obstacles en matière d'infrastructures et l'allocation plus importante de budgets particuliers. Il a souligné que le secteur comprenait bien les avantages de la durabilité ; toutefois, il fallait une plus grande participation de sa part pour que se dégage une approche équilibrée entre durabilité et croissance économique, afin de garantir des résultats optimaux.

21. Francis Zachariae, Secrétaire général de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), a évoqué les évolutions récentes obtenues par les Comités de l'AISM en matière de technologie et de numérisation. Il a déclaré que le développement des technologies numériques et de l'échange de données permettrait d'offrir au secteur de meilleures connections et une meilleure couverture. Il a également souligné que le développement de nouvelles technologies offrirait des possibilités et des avantages en termes d'efficacité, de sécurité et de sûreté de la navigation, et contribuerait à réduire les erreurs de navigation et les coûts assumés par les propriétaires de navires et les autorités. Pour l'AISM, les prochaines étapes clés étaient : a) la poursuite du développement des Services d'information fluviale ; b) la notion de navigation électronique, incluant la transmission, la manipulation et l'affichage des informations nautiques sous forme électronique ; c) les Services de trafic fluvial et la gestion du trafic sur les voies de navigation intérieure ; d) les bateaux autonomes (sans équipage) ; et e) toute autre possibilité offerte par les nouvelles technologies.

22. Theresia Hacksteiner, Secrétaire générale de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) et de l'Association internationale pour la défense des intérêts communs des secteurs de la navigation intérieure et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe, a rappelé certains faits essentiels concernant les performances du secteur du transport par voie navigable intérieure. Elle a présenté les principaux avantages du secteur, tels que ses économies d'échelle intrinsèques, sa sûreté et son efficacité en termes d'énergie, de coûts, de faibles émissions et d'embouteillages. Parmi les défis à relever recensés, elle a souligné qu'il fallait que le secteur puisse bénéficier : a) d'infrastructures de qualité ; b) d'un financement adéquat de la modernisation de la flotte ; c) d'une intégration dans les couloirs de transport multimodaux et les chaînes logistiques ; d) d'une numérisation ; e) d'un appui politique et financier comparable à celui apporté à d'autres modes de transport. M^{me} Hacksteiner a également souligné qu'il fallait une harmonisation juridique et une unification d'ordre paneuropéen, une amélioration de la gouvernance, tant dans le secteur public que dans le secteur privé.

23. M. Alexey Klyavin, Président de la Chambre russe de la marine marchande, a présenté un bref aperçu des activités et tâches principales de la Chambre russe de la marine marchande, qui a pour objectif de renforcer l'efficacité du transport fluvial et d'en maximiser le potentiel. Il a signalé que les goulets d'étranglement des infrastructures représentaient un obstacle majeur au développement du transport par voie navigable dans la Fédération de Russie, qui connaissait aussi des difficultés liées aux politiques économiques menées, à la réglementation, au manque de personnel qualifié, aux tarifs appliqués et à la fiscalité. Parmi les défis auxquels les armateurs russes devaient faire face, il a mentionné : a) la nécessité d'investir (notamment pour stimuler la construction de nouveaux bateaux) ; b) la nécessité d'innover ; c) les stratégies nationales en matière d'assurances ; d) les obstacles administratifs ; e) l'importance du recours aux bonnes pratiques lors de l'élaboration de dispositions juridiques et de mesures incitatives pour le secteur. La sécurité de la navigation était également une question importante qu'il convenait de traiter.

24. Bernard Aritua, du Groupe de la Banque mondiale, a noté un regain d'intérêt pour le secteur de la navigation intérieure, ainsi qu'une augmentation des investissements dans ce domaine, tant du secteur privé que du secteur public. Concernant les projets relatifs aux voies de navigation intérieure hors CEE mis sur pied par la Banque mondiale, M. Aritua a recensé les problèmes suivants : a) l'absence d'investissement dans les infrastructures liées à la navigabilité ; b) la nécessité de renforcer les liens avec les autres modes de transports et les autres industries ; c) la nécessité d'améliorer les compétences professionnelles ; d) la nécessité de rendre le secteur plus attractif. De l'avis de la Banque mondiale, il faudrait en faire davantage pour faciliter l'accès des opérateurs privés aux voies de navigation intérieure ainsi que pour intéresser davantage le secteur privé à l'action menée.

25. Les participants ont convenu que l'amélioration de la connectivité était essentielle pour la durabilité, l'intégration régionale et le développement des couloirs de transport internationaux et des liens avec les autres modes de transport.

26. Il a été mentionné que, en raison de la nature régionale du transport par voie navigable, les priorités des bassins fluviaux étaient déterminées par leurs besoins et leurs problèmes actuels. Dans ce contexte, le rôle des commissions fluviales et leur contribution au développement durable se feraient par le biais d'instruments juridiques, d'une uniformisation des règles techniques et des exigences en matière de qualifications professionnelles, d'un appui aux innovations au niveau régional, ainsi que de l'union des efforts faits pour assurer des conditions de navigation optimales et lutter contre les changements climatiques. À cette fin, il a été souligné qu'un engagement plus actif du secteur privé en faveur du développement du secteur et de ses activités était souhaitable.

VI. Conclusions et questions à examiner plus avant

27. Les participants ont souligné que, si le transport par voie navigable intérieure jouait un rôle important dans le développement des régions et des pays, il n'avait toutefois pas encore atteint son plein potentiel. Ils sont convenus qu'il fallait s'employer à accroître la part modale et la compétitivité du secteur. Afin d'atteindre ces objectifs, il conviendrait de mettre l'accent sur :

- La promotion du rôle de la navigation intérieure en tant que partie intégrante des chaînes d'approvisionnement intermodales, le développement de l'intermodalité et les ports intérieurs ;
- La suppression des goulets d'étranglement et l'assurance d'un fonctionnement sûr et fluide des voies navigables durant la période de navigation ;
- L'augmentation des investissements dans le secteur, grâce à la mise en place de politiques favorables en matière de finances, d'assurances, de tarifs et de budgets, accompagnées de mesures relatives au renouvellement de la flotte et à la construction de nouveaux bateaux ;
- L'élimination des obstacles administratifs et l'amélioration du cadre législatif ;
- L'intégration d'innovations, de technologies modernes et de l'échange de données ;
- La mobilisation d'un appui politique plus fort et la représentation des intérêts du secteur aux niveaux public et privé.

28. Les participants ont relevé que le renforcement de la sécurité et de la sûreté de la navigation grâce aux innovations et aux technologies modernes, aux nouveaux types de bateaux utilisant des combustibles respectueux de l'environnement, à l'écologisation de la flotte, et à l'utilisation des services de logistique écologiques offrait des possibilités de croissance du secteur et contribuait à la mise en œuvre des objectifs de développement durable ainsi qu'à la lutte contre les changements climatiques.

29. Les participants ont souligné le rôle du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires (en particulier le SC.3) en tant que forum d'échange d'expériences et de bonnes pratiques dans le secteur, l'accent étant mis sur la dimension paneuropéenne des voies navigables et des ports, l'harmonisation des règles de navigation et les prescriptions techniques, la promotion d'un développement coordonné des infrastructures fluviales, l'élaboration de recommandations stratégiques et la gestion des conventions internationales relatives au transport par voie navigable. Les participants ont salué les résultats considérables obtenus grâce à la coopération entre la Commission européenne, les commissions fluviales, la CEE, les associations internationales et les autres acteurs clefs. Ils ont souligné qu'il fallait continuer de fournir de tels efforts afin de favoriser la croissance des voies navigables intérieures.

30. Les participants ont mentionné le rôle de la navigation intérieure dans la réalisation des objectifs de développement durable. Afin de promouvoir le secteur au niveau mondial, il a été proposé de prendre d'éventuelles mesures complémentaires visant à mettre en place une base de données mondiale dans laquelle seraient répertoriées les cartes des différentes voies de navigation intérieure. Il a également été suggéré de créer un réseau d'experts en transport fluvial et autres parties prenantes, reposant sur l'organisation régulière de manifestations telles qu'une conférence mondiale sur les transports par voie navigable, grâce à la plateforme du Comité des transports intérieurs ou par connexion virtuelle. Il a été convenu que toutes les questions abordées lors de la Conférence pourraient fournir une base solide pouvant servir à préparer une conférence mondiale sur les transports par voie navigable qui viserait à faire progresser le secteur.