

Comité des transports intérieurs
Groupe de travail des transports par voie navigable

Livre blanc

sur l'efficacité
et la viabilité du transport
par voie navigable en Europe



Note

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans un texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation.

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

ECE/TRANS/SC.3/189

Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU)

La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) est une des cinq commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies administrées par le Conseil économique et social (ECOSOC). Elle a été créée en 1947 avec pour mandat d'aider à la reconstruction de l'Europe d'après-guerre, de développer l'activité économique et de renforcer les relations économiques entre les pays européens, et entre l'Europe et le reste du monde. Durant la guerre froide, la CEE-ONU a été une plateforme unique de dialogue et de coopération économique entre l'Est et l'Ouest. Malgré la complexité de cette période, des accomplissements significatifs ont été faits, avec des consensus atteints sur de nombreux accords d'harmonisation et de normalisation.

Durant la période de l'après-guerre froide, la CEE-ONU s'est non seulement dotée de nouveaux membres, mais également de nouvelles fonctions. Dès le début des années 1990, l'organisation s'est concentrée sur l'analyse du processus de transition, mettant à profit son expérience de l'harmonisation pour faciliter l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans l'économie mondiale.

La CEE-ONU est le forum où les pays d'Europe occidentale, centrale et orientale, d'Asie centrale et d'Amérique du Nord - 56 pays au total - se rassemblent pour forger les instruments de leur coopération économique. Cette coopération porte sur les questions économiques, les statistiques, l'environnement, le transport, le commerce, l'énergie durable, le bois et l'habitat. La Commission offre un cadre régional pour l'élaboration et l'harmonisation de conventions et de normes. Les experts de la Commission fournissent une assistance technique aux pays de l'Europe du sud-est et à la Communauté des États indépendants. Cette assistance se fait sous la forme de services de conseil, de séminaires de formation et d'ateliers où les pays peuvent partager leur expérience et les meilleures pratiques.

Transports à la CEE-ONU

Le Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE-ONU travaille pour la facilitation du mouvement international de personnes et de marchandises par les modes des transports intérieurs. Son but est d'améliorer la compétitivité, la sécurité, l'efficacité énergétique et la sûreté dans le secteur des transports. Il se concentre à la fois sur la réduction des effets négatifs pour l'environnement des activités liées au transport et sur la contribution efficace au développement durable. Le CTI est un:

- Centre des normes et des accords multilatéraux relatif au transport en Europe et au-delà, par exemple règlements concernant le transport des marchandises dangereuses et la construction des véhicules routiers à l'échelle mondiale
- Portail de l'assistance technique et de l'échange des meilleures pratiques
- Promoteur de la planification de l'investissement multilatéral
- Partenaire essentiel pour les initiatives de facilitation du commerce et du transport
- Centre historique pour les statistiques sur le transport.

Pendant plus de six décennies, le Comité des transports intérieurs a fourni une plateforme à la coopération intergouvernementale pour faciliter et développer le transport international tout en améliorant sa sécurité et sa performance environnementale. Les principaux résultats de ce travail persévérant et important sont reflétés dans plus de 50 conventions et accords internationaux fournissant un cadre légal international et des règlements techniques pour le développement du transport international par route, rail, voies navigables et transport intermodal, ainsi que pour le transport des marchandises dangereuses et la construction des véhicules.

Étant donné les besoins du secteur des transports et le cadre législatif régissant ses activités, la CEE-ONU offre une approche équilibrée envers les aspects liés à la facilitation et à la sûreté.

Table des matières

Sommaire	vii
Introduction	1
Chapitre 1: Importance et caractéristiques du transport par voie navigable dans la région de la CEE	3
A. Rôle du transport par voie navigable dans le transport international de marchandises	3
B. Évolution des caractéristiques du transport par voie navigable depuis le milieu des années	5
Chapitre 2: État actuel du réseau européen de voies navigables d'importance internationale	9
A. Réseau Rhin-Danube	11
B. Réseau du bassin des mers Azov-Noire-Caspienne	20
C. Région de la Baltique	24
D. Réseau République tchèque-Slovaquie	25
E. Bassin du Rhône et de la Saône	27
F. Bassin de la Seine et de l'Oise	29
G. Parcours côtiers et voies de navigation intérieure reliées à ceux-ci	32
H. Conclusions: orientations et difficultés à venir	34
Chapitre 3: Cadres institutionnel et réglementaire de la navigation intérieure dans la région de la CEE	37
A. Le cadre institutionnel de la navigation intérieure européenne ...	37
B. Cadre réglementaire de la navigation intérieure	42
C. Amélioration du cadre réglementaire applicable à la navigation intérieure.....	50

Chapitre 4:

Perspective paneuropéenne en matière d'efficacité et de viabilité des transports par voie navigable 55

- A. Les transports par voie navigable: un mode de transport sûr, fiable, efficace et respectueux de l'environnement 55
- B. Évaluation (de plus) d'une décennie de politiques dans le domaine des transports par voie navigable (1996–2010) 56
- C. Vers des transports par voie navigable efficaces et viables dans la région de la CEE 62

Annexe

Régimes applicables à la navigation intérieure en Europe..... 73

Supplément

Au-delà de l'Europe : le transport par voie navigable aux Etats-Unis d'Amérique 77

Sommaire

Le transport par voie navigable représente, sur un grand nombre de corridors de transport européens, une alternative et une addition compétitives aux transports routier et ferroviaire, offrant un mode de transport durable et respectueux de l'environnement en ce qui concerne la consommation d'énergie, le bruit et les émissions de gaz. Le transport par voie navigable est également souvent le mode de transport intérieur le plus économique en raison des coûts d'infrastructure et des coûts externes peu élevés - une caractéristique d'importance cruciale. Cependant, ce mode de transport est à ce jour sous-exploité et confronté à des obstacles d'infrastructure, institutionnels, juridiques et techniques, lesquels appellent à une politique proactive de la part des gouvernements et institutions internationales.

La Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) agit pour un transport par voie navigable fluide et efficace à travers la région, ainsi que pour l'extension de son réseau, afin de tirer parti de ce mode de transport sûr et durable. La CEE-ONU met à la disposition de ses 56 états membres une plateforme et un forum politique uniques, où les questions juridiques et techniques du transport par voie navigable sont abordées avec une attention particulière à la dimension paneuropéenne des voies et des ports de navigation intérieure, aux liens intermodaux, aux aspects plurisectoriels et à l'établissement de règles, règlements et références communs.

La CEE-ONU publie dans ce document son deuxième Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe, qui contient une mise à jour de l'analyse effectuée par le premier Livre blanc sur les tendances et l'évolution de la navigation intérieure et de ses infrastructures publié en 1996. Le Livre blanc de la CEE-ONU se base sur les études stratégiques, les déclarations ministérielles et les contributions des commissions fluviales européennes et d'autres organismes internationaux pour identifier les éléments clés de la stratégie paneuropéenne pour un transport par voie navigable efficace et viable.

En 2007, 5,8 % de toutes les marchandises transportées dans les vingt-sept pays de l'Union Européenne (UE) ont été acheminées par bateaux de navigation intérieure, tandis que le transport routier et ferroviaire a transporté, respectivement, 76 % et 18 %. En Fédération de Russie, le transport par voie navigable représente environ 2 % du total des marchandises transportées. L'importance du transport par voie navigable varie fortement selon le pays et à l'intérieur même d'un pays, reflétant une forte influence des politiques nationales et régionales de transport ainsi que les facteurs économiques et géographiques. En termes de répartition modale, on observe aujourd'hui dans la plupart des pays un léger déclin du transport par voie navigable en comparaison

avec le milieu des années 1990. Ceci confirme la tendance croissante du transport routier au détriment de la navigation intérieure.

Quinze ans après la codification du réseau européen des voies navigables et des ports d'importance internationale dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), le Livre blanc de la CEE-ONU décrit la capacité actuelle du réseau, identifiant les principales liaisons manquantes et mettant en évidence les projets d'infrastructure majeurs réalisés ou planifiés. Les projets d'investissements massifs en cours démontrent la faisabilité de l'établissement de canaux à grande capacité reliant les différentes sections du réseau existant.

Le Livre blanc de la CEE-ONU montre qu'il existe un degré significatif d'harmonisation entre les régimes de navigation intérieure existants, résultant d'une coordination et d'une coopération permanentes entre les institutions concernées. Il démontre aussi la mise en place de règles véritablement paneuropéennes et contraignantes d'un point de vue juridique en ce qui concerne les normes et paramètres pour la construction et l'exploitation des voies et des ports de navigation intérieure d'importance internationale, le transport de marchandises dangereuses et les règles uniformes régissant les contrats de transport de marchandises par voies de navigation intérieure. Cependant, pour assurer le développement du cadre réglementaire de la navigation intérieure, il reste indispensable d'établir des synergies entre les organismes chargés de la navigation intérieure, tant au niveau des décideurs politiques, qu'au niveau des experts techniques.

Le Livre blanc de la CEE-ONU établit également une longue liste des avantages du transport par voie navigable (sécurité optimale, degré élevé de polyvalence, bonne fiabilité, faibles coûts, rendement énergétique élevé, bonne empreinte carbone, faibles niveaux sonores, frais d'infrastructures peu élevés, intégration dans les chaînes logistiques etc.). Il souligne aussi que le transport par voie navigable fait toujours face à un nombre de défis traditionnels et nouveaux. Une politique et des mesures paneuropéennes communes ont une importance particulière dans les domaines clés du développement du transport par voie navigable, tels que le développement des infrastructures, la modernisation de la flotte, l'usage du service d'information fluviale, les exigences du marché, les défis ayant trait au marché du travail, les changements climatiques et le renforcement du régime institutionnel et réglementaire. De ce fait, le Livre blanc de la CEE-ONU propose des recommandations dans ces sept domaines prioritaires dans le but de rendre le transport par voie navigable dans la région de la CEE plus efficace et plus viable:

Recommandation n° 1 de la CEE-ONU: Mettre pleinement à profit les mécanismes paneuropéens lors du développement coordonné du réseau de voies navigables de catégorie E (promouvoir l'AGN, renforcer davantage le mécanisme de contrôle et établir des groupes d'experts chargés de coordonner le développement du réseau des voies navigables E);

Recommandation n° 2 de la CEE-ONU: Coordonner et appuyer des mesures visant à moderniser la flotte fluviale à l'échelle paneuropéenne (Renforcer le travail sur la mise à jour des normes paneuropéennes relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure; promouvoir les études à l'échelle de l'Europe sur la modernisation de la flotte et le renforcement de son efficacité et poursuivre les travaux pour élaborer des prescriptions techniques applicables aux bateaux fluvio-maritimes);

Recommandation n° 3 de la CEE-ONU: Promouvoir l'usage du Service d'information fluviale et d'autres technologies de l'information et de la communication (Appuyer une concertation paneuropéenne sur la mise en œuvre et le perfectionnement des services d'information fluviale; appuyer les efforts déployés actuellement en vue d'établir une base de données internationale sur les coques et encourager d'autres

utilisations des technologies de l'information et de la communication afin de faciliter les opérations de transport par voie navigable);

Recommandation n° 4 de la CEE-ONU: Réagir avec efficacité aux nouvelles exigences du marché (Continuer à faire mieux connaître les avantages du transport par voie navigable par rapport aux autres modes de transport; renforcer la coopération entre les opérateurs des secteurs du transport par voie navigable, du transport ferroviaire et du transport routier ; faire connaître les instruments internationaux sur l'intermodalité des opérations de transport; appuyer toutes les autres initiatives visant à améliorer le rôle du transport par voie navigable en ce qui concerne la sécurité des chaînes de transport intermodal; et étudier la question de la tarification des infrastructures relatives aux voies navigables);

Recommandation n° 5 de la CEE-ONU: Faire face aux défis ayant trait au marché du travail à l'échelle paneuropéenne (Appuyer et promouvoir les travaux menés actuellement par l'UE et les commissions fluviales en vue de faire face aux défis auxquels est confrontée la main-d'œuvre et de redorer l'image du transport par voie navigable, poursuivre les travaux sur l'harmonisation des prescriptions relatives à la délivrance de certificats de conducteurs de bateaux et de membres d'équipage, ainsi qu'aux effectifs des bateaux de navigation intérieure, suivre et appuyer le processus d'ouverture des voies navigables nationales de certains pays de la CEE);

Recommandation n° 6 de la CEE-ONU: Faire face aux défis environnementaux et tenir compte de l'empreinte carbone (Encourager la participation active des pays membres de la CEE-ONU au projet global du Compte de l'ONU pour le développement concernant l'élaboration et la mise en œuvre d'un instrument de surveillance et d'évaluation des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) dans les transports intérieurs; tenir à jour un registre des études et réunions pertinentes; continuer à appuyer les activités visant à adapter le transport par voie navigable aux répercussions des changements climatiques, à gérer les déchets et à réduire la pollution provenant des bateaux de navigation intérieure et autres questions liées à l'environnement);

Recommandation n° 7 de la CEE-ONU: Renforcer le cadre institutionnel et réglementaire à l'échelle paneuropéenne (déterminer les domaines dans lesquels il convient de renforcer, à l'échelle paneuropéenne, la coordination, la coopération, la transparence et l'harmonisation des règles et réglementations applicables au transport par voie navigable ; appuyer tous les efforts visant à établir un cadre juridique paneuropéen régissant les éléments de droit privé liés à la navigation intérieure; suivre et appuyer, autant que possible, les réformes visant à améliorer les mécanismes institutionnels ayant trait à la navigation intérieure).

Introduction

1. En 1996, le Groupe de travail principal des transports par voie navigable, ainsi qu'il était alors nommé par la CEE, a publié le «Livre blanc sur les tendances et l'évolution de la navigation intérieure et de ses infrastructures» (TRANS/SC.3/138), afin de rendre compte des débats qu'il avait tenus sur la mise en service d'un réseau organisé de voies navigables en Europe.

2. Ce Livre blanc présentait une analyse de la situation des transports par voie navigable en Europe, ainsi que les régimes de navigation appliqués sur les voies de navigation intérieure européennes. Les facteurs ayant une incidence sur les perspectives de la navigation intérieure y étaient également recensés et une description y était faite des premières étapes du développement du réseau de voies navigables européennes grâce à l'élaboration de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN). Le Livre blanc décrivait également la tendance générale au déclin du secteur du transport par voie navigable en raison de l'expansion rapide du transport routier et formulait des recommandations relatives aux politiques générales visant à enrayer cette tendance, voire à l'inverser.

3. Le Livre blanc publié en 1996 est devenu une référence dans le domaine du développement du transport par voie navigable en Europe. À l'occasion de la troisième Conférence paneuropéenne sur le transport par voie navigable, tenue à Bucarest en 2006, les ministres des transports ont reconnu la nécessité de promouvoir à travers des actions coordonnées le transport par voie navigable en tant que mode de transport attractif du point de vue commercial, et compatible avec la protection de l'environnement. Dans le Plan d'action pour la mise en œuvre des décisions prises par la Conférence de Bucarest adopté le 8 février 2007 (résolution no 258), le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU a estimé que la publication régulière d'un tel document sur les avantages et le développement du transport par voie navigable contribuerait à surmonter le morcellement du marché du transport par voie navigable en Europe et à asseoir le principe de liberté de la navigation au niveau paneuropéen. Il a invité la CEE-ONU à entreprendre l'élaboration d'une nouvelle édition du Livre blanc en étroite collaboration avec la Commission européenne, les commissions fluviales et d'autres intervenants majeurs.

4. L'élaboration de la deuxième édition du Livre blanc a été amorcée en 2007 par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) de la CEE-ONU dans l'objectif de faire le point sur les transports par voie navigable dans la région de la CEE, en se fondant sur la première édition du Livre blanc pour évaluer les progrès accomplis, ou l'absence de progrès, en ce qui concerne la mise en valeur du transport par voie navigable. La nouvelle édition du Livre blanc avait pour principal objectif de recenser les principaux domaines de la coopération paneuropéenne

susceptibles de contribuer à la promotion de ce mode de transport souvent trop sous-utilisé. Afin de tenir compte des préoccupations croissantes concernant l'efficacité et la viabilité, le Groupe de travail a modifié le titre de la publication, qui est désormais intitulée «Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe».

5. Ce document a été élaboré sous l'égide du SC.3 et a bénéficié de la supervision et de la contribution d'un conseil spécial d'examen par les pairs composé de représentants de la Commission européenne, des commissions fluviales et d'autres organisations intéressées. La version finale du projet a été adoptée en principe par le SC.3 à sa cinquante-quatrième session (13–15 octobre 2010) et arrêtée dans sa version définitive lors de la session spéciale de rédaction qui s'est tenue du 16 au 18 février 2011. La version finale du document a été soumise au Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU à sa soixante-treizième session (1er–3 mars 2011), aux fins d'approbation.

6. Conformément à son champ d'application et à son objet, la présente version du Livre blanc est articulée de la manière suivante: le chapitre 1 contient une brève introduction sur l'importance et les caractéristiques du transport par voie navigable dans la région de la CEE, dont la situation est comparée à celle décrite dans l'édition de 1996. Le chapitre 2 porte sur l'état actuel du réseau européen de voies navigables d'importance internationale et recense les changements intervenus en ce qui concerne l'étendue et la qualité du réseau depuis son officialisation dans l'AGN de 1996. Le chapitre 3 est consacré à l'analyse des éléments du cadre réglementaire et institutionnel régissant la navigation intérieure et recense les principaux progrès accomplis dans ces domaines, ainsi que les problèmes qu'il reste à régler. Faisant fond sur les analyses figurant dans les trois premiers chapitres, le chapitre 4 évalue, dans leur ensemble, les résultats obtenus grâce aux politiques générales mises en œuvre pendant plus d'une décennie dans le domaine du transport par voie navigable, définit les principaux éléments d'une perspective paneuropéenne en matière d'efficacité et de viabilité des transports par voie navigable et propose des mesures susceptibles d'être prises par le SC.3. Un supplément sur la situation du transport par voie navigable aux Etats-Unis d'Amérique est inclus conformément à la décision de la cinquante-quatrième session du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/187, par. 12).

Chapitre 1

Importance et caractéristiques du transport par voie navigable dans la région de la CEE

7. Vingt-sept des cinquante-six États membres de la CEE-ONU sont dotés de voies navigables d'importance internationale qui jouent un rôle de premier plan, ou pourraient le faire, dans le domaine du transport international de marchandises et de passagers. L'importance des voies navigables pour le transport de marchandises dans la région est brièvement décrite dans le présent chapitre, qui rend également compte de la tendance globale relative au développement de ce secteur depuis la publication du Livre blanc en 1996¹.

A. Rôle du transport par voie navigable dans le transport international de marchandises

8. Dans les États membres de la CEE-ONU, le rôle du transport par voie navigable dans les opérations globales de transport de marchandises est très différent selon les pays et au sein d'un même État. Comme l'indique le tableau suivant, le volume de marchandises transportées par voie navigable est en général relativement faible par rapport aux autres modes de transport intérieur, comme les transports ferroviaire et routier.

Tableau 1

Transport de marchandises dans certains pays de la CEE-ONU (2007)

(En millions de tonnes-kilomètres)

	<i>Transport de marchandises par voie navigable</i>	<i>Transport de marchandises par route</i>	<i>Transport de marchandises par voie ferrée</i>	<i>Volume total de marchandises acheminées par transports intérieurs</i>
Allemagne	64 716	343 439	114 615	538 594
Autriche	2 597	18 648	21 371	49 842
Bélarus	93	19 200	47 933	67 226
Belgique	9 006	42 085	8 148	60 733
Bulgarie	1 711	5 890	5 241	13 262
Croatie	109	10 502	3 574	15 966
Fédération de Russie	86 027	205 849	2 090 337	3 523 108
Finlande	102	25 963	10 434	36 499
France	8 830	207 025	40 502	277 498
Hongrie	2 212	13 174	10 137	31 246
Lituanie	11	20 278	14 373	35 694
Luxembourg	345	587	287	1 219
Pays-Bas	41 868	32 867	7 216	87 534
Pologne	1 338	159 527	54 253	238 631
République tchèque	898	48 141	16 304	67 422
Roumanie	5 325	23 927	15 757	46 858
Royaume-Uni	140	175 851	21 300	207 520
Serbie	1 584	1 161	4 551	7 748
Slovaquie	1 004	27 050	9 647	37 701

Source: OCDE.

¹ Etant données les limitations sur la longueur du document, ce dernier n'inclut pas d'analyse des ports intérieurs et des défis particuliers en leur développement, bien que dans une certaine mesure cette question est traitée dans l'analyse générale du réseau E des voies navigables et sa dimension intermodale.

9. À l'échelle de l'Union européenne (UE), le transport par voie navigable représentait 144.6 milliards de tonnes-kilomètres en 2007, dont 80 % étaient à mettre au compte de trois pays, à savoir la Belgique (9 milliards de tonnes-kilomètres), l'Allemagne (64 milliards de tonnes-kilomètres) et les Pays-Bas (42 milliards de tonnes-kilomètres). Dans la Fédération de Russie, en 2007, 153,4 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par voie navigable (108,9 – en 2006), soit 86 milliards de tonnes-kilomètres (57,7 – en 2006). La part du transport national s'est établie à 131,6 millions de tonnes (87,9 – en 2006) et celle du transport international à 21,1 millions de tonnes (21,8 – en 2006)². Au Kazakhstan, en 2007, la flotte fluviale a transporté au total 1 288 800 tonnes de marchandises (1 260 400 tonnes en 2006), soit un trafic de 52 millions de tonnes-kilomètres (39,9 millions de tonnes-kilomètres en 2006). En Ukraine, en 2007, la part de la navigation intérieure dans le volume global des marchandises transportées correspondait à seulement 15 millions de tonnes, et à 18 milliards de tonnes-kilomètres sur un total de 496,4 milliards³. Aux États-Unis d'Amérique en 2007 le trafic par voies navigables intérieures et intercostales a atteint 622 millions de tonnes avec le volume de 272 milliards de tonnes-miles.

10. En général, l'importance de la navigation intérieure se mesure par sa part dans le volume total des opérations de transport (répartition modale). En 2007, environ 5,8 % de toutes les marchandises transportées dans les 27 pays de l'UE étaient acheminées au moyen de bateaux de navigation intérieure (les parts du transport ferroviaire et du transport routier sont respectivement de 76 et de 18 %). La part du transport de marchandises par voie navigable est toutefois nettement supérieure dans les pays où les voies navigables sont ouvertes toute l'année et où les conditions de navigation sont bonnes. C'est le cas de la Belgique (15 %), de l'Allemagne (12 %) et des Pays-Bas (36 %). Dans la Fédération de Russie, à cause de conditions météorologiques difficiles, le transport par voie navigable représente environ 2 % de l'ensemble du transport de marchandises. La part du transport par voie navigable y est néanmoins substantielle sur certains segments du marché. Ainsi, 80 % des envois à destination des districts du Grand Nord sont acheminés par voie navigable. En Ukraine, ce secteur ne représente que 1,3 %, le transport par voie navigable étant principalement concentré dans les régions de Kiev et d'Odessa. Aux États-Unis, entre 2000 and 2007, les voies navigables ont assuré en moyenne 8 pour cent de l'ensemble des tonnes-miles accomplies en transport de fret inter-cité aux États-Unis, à l'exclusion des oléoducs.

Tableau 2

Répartition modale dans certains pays de la CEE-ONU (2007)

(Pourcentage du volume total de marchandises acheminées par transport intérieur en tonnes-kilomètres)

	Voies navigables	Route	Chemin de fer
UE-27	5,8	76,2	18,0
Allemagne	12,4	65,7	21,9
Autriche	4,2	60,9	34,8
Belgique	14,9	69,7	15,3
Bulgarie	4,8	70,0	25,1
Croatie	0,8	74,0	25,2
Finlande	0,3	73,9	25,9
France	3,4	80,9	15,7
Hongrie	4,6	74,5	20,9
Lituanie	0	58,5	41,5
Luxembourg	3,4	93,8	2,8
Pays-Bas	35,1	59,4	5,5
Pologne	0,1	73,5	26,4
République tchèque	0,1	74,7	25,3
Roumanie	9,8	71,3	18,9
Royaume-Uni	0,1	86,6	13,3
Slovaquie	2,7	71,8	25,5

Source: Eurostat.

² Bureau fédéral du service statistique, la Fédération de Russie, 2009.

³ Plus d'informations sur la situation du transport par voie navigable dans certains pays de la CEE-ONU, qui ne sont pas membres de l'UE, sont disponibles dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13.

11. En 2008–2009, le volume des activités de transport sur les voies de navigation intérieure européennes a subi un recul de l'ordre de 15 à 25 % en raison de la crise économique et financière qui a particulièrement touché l'industrie sidérurgique et a entraîné une forte réduction de la demande dans les secteurs du charbon, du minerai de fer et des produits métallurgiques, mais aussi du transport de conteneurs entre les ports et l'arrière-pays.

B. Évolution des caractéristiques du transport par voie navigable depuis le milieu des années 90

12. Si l'on compare la situation actuelle du transport par voie navigable, en valeur absolue, à celle de 1990 telle qu'elle est décrite dans l'édition de 1996 du Livre blanc, on se rend compte qu'il existe des tendances opposées. La croissance la plus forte peut être observée dans plusieurs pays riverains du Danube. Cette croissance, en grande partie très récente, s'explique par la fin des perturbations de trafic sur le Danube causées par la guerre. La croissance observée en Roumanie (+71 %) est due à l'expansion majeure et à la modernisation du port de Constanta et de ses terminaux satellites de Midia, tous desservis directement par le canal Danube-mer Noire et sa branche nord. On constate également une forte croissance en Bulgarie (+133 %), en Croatie (+230 %) et en Hongrie (+76 %), bien que les volumes soient beaucoup plus faibles. Les pays ci-après, qui bénéficient d'un réseau et de conditions économiques et politiques générales stables pour ce qui est du transport par voie navigable, ont eux aussi connu une croissance appréciable au cours de la même période: la Belgique (55 %), la France (15 %) et les Pays-Bas (19 %) figurent en tête du classement, tandis que l'Allemagne est stable (1 %) après avoir enregistré une croissance supérieure à celle des autres pays du même groupe entre 1990 et 1995. L'important volume d'activité global et la force de ce groupe sont de bons indicateurs d'une poursuite du développement du transport par voie navigable, une fois que la crise économique et financière actuelle aura pris fin. À eux seuls, ces quatre pays représentent près de 50 % du volume du transport de marchandises par voie navigable des pays figurant dans le tableau 3, Fédération de Russie incluse. La croissance relevée en Autriche (27 %) s'explique par l'ouverture du canal Main-Danube, mais aussi par la reprise récente du trafic de transit sur le Danube.

Tableau 3

Transport de marchandises par voie navigable (1970–2007)

(En milliards de tonnes-kilomètres)

	1970	1990	1995	2000	2005	2007	Variation 2007/1995 (en %)
Allemagne	48 813	54 803	63 982	66 466	64 096	64 716	1,15
Autriche	1 293	1 663	2 046	2 444	2 760	2 597	27
Bélarus	1 224	1 805	133	26	90	93	-30
Belgique	6 734	5 448	5 807	7 313	8 719	9 006	55
Bulgarie	1 832	1 606	733	397	1 532	1 711	133
Croatie	253	527	33	63	119	109	230
Fédération de Russie	163 870	213 949	90 872	70 988	87 173	86 027	-5
Finlande	0	70	77	118	75	102	32
France	12 728	7 581	7 649	9 110	8 905	8 830	15
Hongrie	1 760	2 038	1 260	891	2 110	2 212	76
Italie	350	118	135	170	89	94	-30
Lituanie	120	164	18	1	1	11	-39
Luxembourg	300	336	331	373	337	345	4
Pays-Bas	30 741	35 662	35 098	41 271	42 225	41 868	19
Pologne	2 295	1 034	876	1 173	1 277	1 338	53
République tchèque			1 319	773	779	898	-32
Roumanie	1 346	2 090	3 107	2 634	5 146	5 325	71
Royaume-Uni	300	200	200	210	170	140	-30
Serbie	3 504	3 232	336	980	1 622	1 584	371
Slovaquie			1 468	1 383	680	1 004	-32
Suisse	139	196	160	124	124	128	-20
Ukraine		11 925	5 680	5 898	6 315	5 670	-0,2
Total	277 602	344 447	221 320	212 806	234 344	233 808	6

Source: OCDE.

13. Comme cela était mis en évidence dans l'édition de 1996 du Livre blanc, le trafic a nettement diminué dans de nombreux pays d'Europe de l'Est et d'Europe centrale à la suite de leur passage d'une économie planifiée à une économie de marché: Fédération de Russie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Serbie, Slovaquie et Ukraine. La situation a cependant évolué et l'on observe aujourd'hui des chiffres à la hausse dans presque tous ces pays. La régression constatée en Italie, au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et en Suisse ne révèle pas de tendance particulière dans la mesure où le trafic en question et les distances couvertes sont relativement faibles.

14. Toutefois, en ce qui concerne la répartition modale, on observe un léger ralentissement par rapport au milieu des années 90 dans la plupart des pays de la région.

Tableau 4

Répartition modale dans certains pays de la CEE-ONU (1995–2007)

(En pourcentage du volume total de marchandises acheminées par transports intérieurs en tonnes-kilomètres)

	Voies navigables			Route			Chemin de fer		
	1995	2000	2007	1995	2000	2007	1995	2000	2007
UE-27		6,6	5,8		73,7	76,2		19,7	18,0
Allemagne	17,2	15,5	12,4	63,9	65,3	65,7	18,9	19,2	21,9
Autriche	4,9	4,5	4,2	63,5	64,8	60,9	31,6	30,6	34,8
Belgique	9,7	10,9	14,9	77,4	77,4	69,7	12,9	11,6	15,3
Bulgarie		2,6	4,8		52,3	70,0	45,2	25,1	25,1
Croatie	1,0		0,8	38,4		74,0	60,6		25,2
Finlande	0,2	0,3	0,3	72,3	75,8	73,9	27,5	24,0	25,9
France	2,8	3,4	3,4	76,5	76,0	80,9	20,7	20,6	15,7
Hongrie	6,1	3,1	4,6	58,3	68,1	74,5	35,6	28,8	20,9
Lituanie	0,1	0	0	41,6	46,6	58,5	58,2	53,4	41,5
Luxembourg	5,3	4,4	3,4	85,9	87,8	93,8	8,9	7,9	2,8
Pays-Bas	33,6	32,9	35,1	63,6	63,4	59,4	2,9	3,7	5,5
Pologne	0,7	0,9	0,1	42,6	56,9	73,5	56,7	42,2	26,4
République tchèque	0,8	0,2	0,1	57,5	68,0	74,7	41,6	31,9	25,3
Roumanie	6,6	7,9	9,8	42,0	42,9	71,3	51,4	49,1	18,9
Royaume-Uni	0,1	0,1	0,1	92,3	90,0	86,6	7,6	9,8	13,3
Slovaquie	3,5	5,3	2,7	63,7	53,0	71,8	41,7	25,5	25,5

Source: Eurostat.

15. L'étude effectuée récemment concernant les États membres de l'UE et les pays riverains du Danube membres et non membres de l'UE a fait apparaître une tendance globale au renforcement du rôle des transports routiers aux dépens de la navigation intérieure. Cette étude indique que la part du transport par voie navigable dans les pays de l'UE a chuté de plus de 1 % entre 1995 et 2010. Dans les quatre pays de l'UE (Belgique, Allemagne, Pays-Bas et France), qui représentent près de 88 % du marché des transports par voie navigable, la part de ce secteur s'est affaiblie dans tous les cas à l'exception de la Belgique, et dans certains des pays riverains du Danube (Roumanie et Serbie, en particulier), le secteur a subi un net recul. Alors que certaines prévisions à long terme établies pour l'UE prévoient une hausse de 50 % de la part du secteur dans la répartition modale avant 2030, d'autres modèles établis par l'UE ou à l'échelle nationale sont beaucoup plus pessimistes, et prévoient, au mieux, que la part de marché actuelle, qui est minime, demeurera stable.⁴

⁴ UE/Commission centrale pour la navigation du Rhin, «La navigation intérieure européenne: observation du marché», 2010-2011, Étude thématique 2: Évolution de la position modale de la navigation intérieure, p. 34.

16. L'influence déterminante du facteur géographique sur le rôle du transport par voie navigable à l'échelle nationale et régionale est indiscutable. En Europe de l'Ouest et l'Europe Centrale, les deux principales voies navigables internationales demeurent le Rhin et le Danube, avec respectivement quelque 310 et 73 millions de tonnes de marchandises transportées en 2008. Le taux d'utilisation des transports par voie navigable est donc plus élevé dans les pays riverains de ces deux fleuves.

17. Toutefois, les études spécialisées soulignent l'importance des politiques nationales et régionales en matière de transport (en particulier, celles ayant trait aux investissements dans les infrastructures) et des facteurs économiques et géographiques (proximité d'industries grandes consommatrices de matières premières et de centrales électriques). Ainsi, les pays riverains du Danube obtiennent des résultats différents alors que les conditions naturelles y sont comparables⁵.

18. Afin de tenir compte de l'importance du facteur géographique et des facteurs économiques et politiques locaux, une analyse approfondie de l'usage qui est fait du transport par voie navigable dans la région est présentée au prochain chapitre, en prenant comme référence les principaux secteurs du réseau des voies navigables d'importance internationale, tels qu'ils ont été codifiés dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) de 1996.

⁵ *Ibid*, p. 34.

Chapitre 2

État actuel du réseau Européen de voies navigables d'importance internationale

19. L'adoption par la CEE-ONU du *Livre blanc sur les tendances et l'évolution de la navigation intérieure et de ses infrastructures* du 1996 a eu lieu parallèlement aux étapes finales de l'adoption de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), ouvert à la signature à l'Office des Nations Unies à Genève le 1 Octobre 1996. L'AGN est entré en vigueur le 26 juillet 1999. En février 2011, il comptait dix-sept Parties Contractantes : l'Autriche, le Bélarus, la Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, la Croatie, la Fédération de Russie, la Hongrie, l'Italie, la Lituanie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la République de Moldova, la République tchèque, la Roumanie, la Slovaquie, la Suisse et l'Ukraine.

20. Le but et le mécanisme de l'AGN ont été décrits dans le Livre blanc de 1996 de la CEE-ONU et sont brièvement rappelés ici. À l'instar d'autres conventions dites «conventions d'infrastructure de la CEE-ONU» pour le transport routier, ferroviaire et intermodal⁶, l'AGN établit un cadre juridique international mettant en place un plan coordonné du développement d'un réseau des voies navigables et des ports intérieurs d'importance internationale. En adhérant à l'AGN, les gouvernements s'engagent à assurer le développement et la construction de leurs voies navigables et ports d'importance internationale conformément aux caractéristiques techniques et d'exploitation uniformisées qui sont énoncées en annexe de l'Accord. Les voies navigables et les ports d'importance internationale déjà existant ou en construction qui possèdent ces caractéristiques sont énumérés dans des annexes de l'Accord.

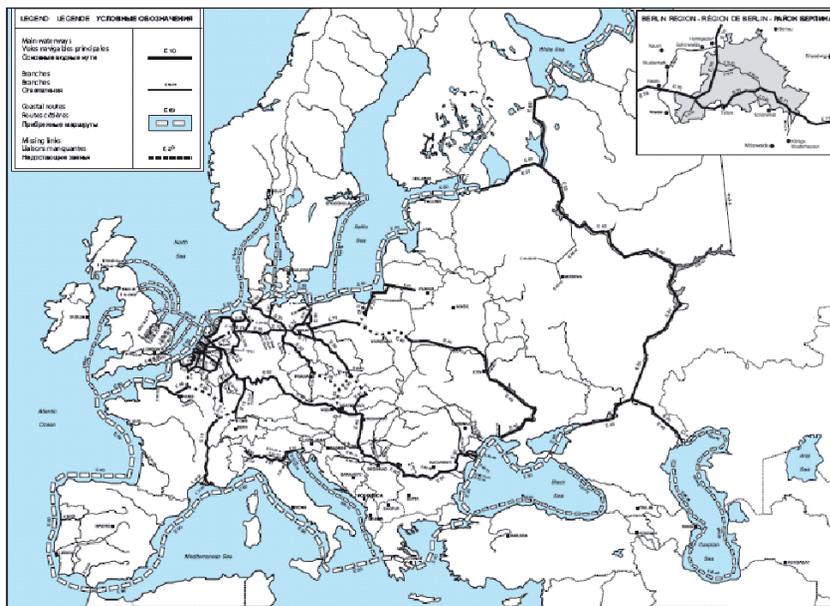
21. En conformité avec son article 12, l'AGN est maintenu par le Groupe de travail des transports par voie navigable de la CEE-ONU et est sujet aux mises à jours continues afin de refléter l'évolution des prescriptions techniques et des derniers développements de l'infrastructure dans la région. L'AGN est complété par un document de référence (l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E ou «Livre bleu»), dans lequel figurent des renseignements détaillés sur les caractéristiques techniques des voies de navigation intérieure et des ports européens d'importance internationale (voies navigables et ports E) figurant dans l'AGN. Le Livre bleu contient également une liste des principaux goulets d'étranglement et des liaisons manquantes du réseau de voies navigables E, afin d'aider les pays à axer leurs projets d'infrastructures sur la poursuite du développement d'un réseau intégré de voies navigables.

⁶ Les autres conventions d'infrastructure de la CEE-ONU incluent l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) du 15 novembre 1975, l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), du 31 mai 1985, ainsi que l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) du 1 février 1991 et son Protocole concernant le transport combiné par voie navigable du 17 janvier 1997.

22. En plus de l'AGN, le Protocole concernant le transport combiné par voie navigable à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) établit des prescriptions uniformisées que doivent respecter les infrastructures et les services des transports combinés utilisant les voies navigables. Entré en vigueur le 29 octobre 2009, ce Protocole comptait, en février 2011, neuf Parties contractantes. Il porte sur environ 14 700 kilomètres de voies navigables E et des terminaux qui sont importants pour le transport intermodal régulier et international et qui correspondent, au moins, aux voies navigables de la classe Vb.

Figure 1

La carte du réseau AGN



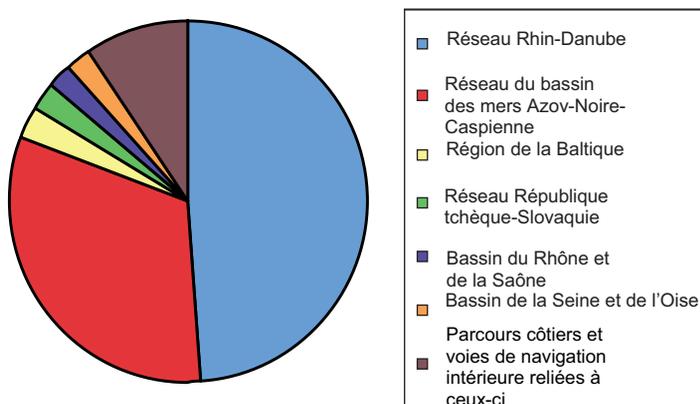
Source: Secrétariat de la CEE-ONU, 2011.

23. Quinze ans après l'adoption de l'AGN ce chapitre décrit l'état actuel du réseau AGN en présentant ses six sous-réseaux principaux, à savoir:

- A. Réseau Rhin-Danube (14 362 km, soit 47,6 % de la longueur totale du réseau AGN (30 177 km));
- B. Réseau du bassin des mers Azov-Noire-Caspienne (9 339 km, soit 30,9 %);
- C. Région de la Baltique (840 km, soit 2,8 %);
- D. Réseau République tchèque-Slovaquie (715 km, soit 2,4 %);
- E. Bassin du Rhône et de la Saône (679 km, soit 2,3 %);
- F. Bassin de la Seine et de l'Oise (632 km, soit 2,1 %);
- G. Parcours côtiers et voies de navigation intérieure reliées à ceux-ci (2 774 km, soit 9,2 %).

Figure 2

Les sous-réseaux du réseau AGN



Source: Le Livre bleu de la CEE-ONU.

24. Pour chaque partie du réseau, ce chapitre présentera le statut et les paramètres de l'infrastructure des voies navigables existante selon les paramètres de l'AGN. Les données sur les paramètres sont extraites de la première édition révisée du Livre bleu de la CEE-ONU (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.1).

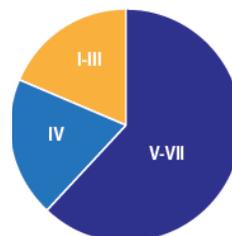
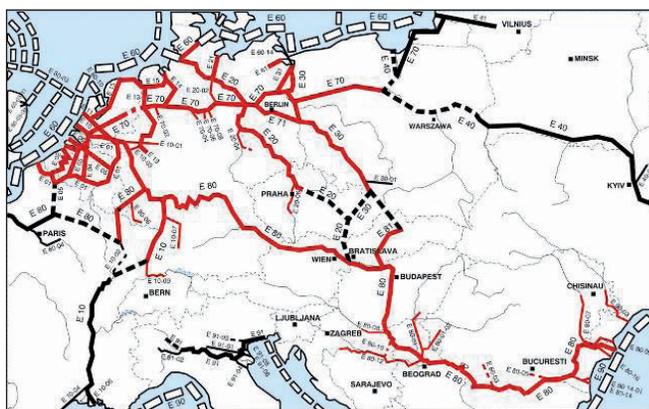
25. Le Chapitre 1 ayant mis en lumière la grande influence du facteur géographique sur l'usage du transport par voie navigable et, par conséquent, l'utilité d'une analyse de l'utilisation du transport par voie navigable en fonction de la position et des paramètres des voies navigables existantes, l'analyse de chaque sous-réseau inclura l'information sur la flotte intérieure existante et la performance du transport par voie navigable dans le transport de fret.

A. Réseau Rhin-Danube

26. Le réseau interconnecté Rhin-Danube (itinéraires E 10, E 80, E 70, E 20 et E 30) est devenu une réalité en 1992 à la suite de l'ouverture du canal Main-Danube, raccordant les itinéraires E 10 (axe nord-sud) et E 80 (axe est-ouest). Cette partie du réseau AGN, qui représente près de la moitié de celui-ci (14 360 km de la longueur totale de 30 177 km), est composée de voies appartenant aux classes suivantes: V-VII (8 913 km), IV (2 813 km) et I-III (2 636 km).

Figure 3

Réseau Rhin-Danube



Réseau Rhin-Danube
[14 360 km au total]

Source: Le Livre bleu de la CEE-ONU.

27. Plus d'un tiers de ces voies de navigation ne sont pas aux normes du réseau AGN (elles appartiennent à une classe inférieure à la classe IV) du point de vue de la capacité des bateaux et, en outre, elles ne se prêtent pas au transport intermodal. Si l'on examine de plus près le réseau et les activités qui y sont menées, il importe de souligner que la qualité des infrastructures n'est toujours pas la même à l'est et à l'ouest de la ligne de partage bavaroise, ce qui a des incidences sur le développement du trafic, ainsi que des conséquences économiques, politiques et réglementaires. La différence principale, et durable, entre les réseaux de part et d'autre de la ligne de partage réside dans leur nature et leur densité. Par ailleurs, il importe de noter qu'il existe actuellement, en plus des connections opérationnelles depuis longtemps entre le Danube et la mer Noire (par le bras de Sulina (E 80) et par le canal Danube-Constanta (E 80 – 14)), la liaison en eaux profondes entre le Danube et la mer Noire par le bras de Kilia (E 80 – 09), mise en œuvre par l'Ukraine en tenant compte des normes juridiques internationales et de la législation nationale pertinentes dans le cadre du couloir de transport international VII.

1. Infrastructure

a) Bassin du Rhin

28. Le bassin du Rhin est à l'évidence la partie du réseau AGN la plus développée, la plus entretenue et la plus utilisée pour les besoins du transport. Il se caractérise par la plus grande concentration de population et par la plus forte densité de voies navigables. En outre, on y trouve beaucoup plus de voies appartenant aux classes supérieures que dans les autres réseaux de navigation intérieure européens⁷.

29. Les projets concernant les infrastructures dans le bassin du Rhin et à l'est, en passant par le nord de l'Allemagne en direction de la Pologne et des pays baltes, visent principalement à éliminer les goulets d'étranglement stratégiques et à accroître la capacité de transport sur les voies qui convergent vers le Rhin. Le projet de modernisation de la voie empruntant le canal Mittelland (E 70), visant à la faire passer dans la classe Vb, a été achevé jusqu'à Berlin. On s'emploie maintenant à mener des travaux d'agrandissement à Niederfinow, en construisant un nouvel ascenseur pour barges. Des travaux sont en cours pour doubler les écluses sur la Moselle et pour approfondir cette dernière, de sorte qu'elle puisse accueillir des bateaux ayant un tirant d'eau allant jusqu'à 3 m. Le bassin du Rhin bénéficiera bientôt d'une densité supérieure, de meilleures conditions d'exploitation pour les transporteurs et de nouvelles possibilités, en particulier pour ce qui concerne le transport de conteneurs, grâce à la mise en œuvre du projet de liaison Seine-Escaut, qui comprend le canal Seine-Nord Europe, long de 106 km (E 05, classe Vb). Ce canal permettra de raccorder le bassin du Rhin à la partie occidentale des itinéraires E 80 et E 80-04, qui est actuellement isolée. Dans un avenir proche (2015), cette partie isolée deviendra ainsi un sous-réseau du grand réseau.

30. S'agissant de l'interconnexion avec les nouveaux États membres de l'UE, à l'est de l'Allemagne, le réseau global existant présente une faiblesse, à savoir l'état général médiocre des voies de navigation en Pologne, plus précisément de l'itinéraire E 70 à l'est de l'Oder. Les voies navigables d'importance internationale (classes IV et Va) ne représentent respectivement que 1,9 % et 3,0 % des 3 650 km de voies navigables de ce pays. Pour le Gouvernement polonais, il existe des goulets d'étranglement structurels sur les principaux itinéraires (E 30, E 40 et E 70), qui nécessitent un passage de la classe I, II ou III à la classe Vb. Toutefois, rien n'indique actuellement que de tels projets sont à l'ordre du jour du Gouvernement. Avec le Bug, la Pologne peut contribuer à l'interconnexion entre les voies navigables de l'Europe de l'Ouest et celles de la Fédération de Russie. Toutefois, la navigation à courant libre pose de gros problèmes, compte tenu de la diversité des régimes hydrologiques et des profondeurs disponibles. En outre, les associations de défense de l'environnement s'opposent à la réalisation de grands travaux d'aménagement (qu'il s'agisse de cours d'eau à courant libre ou de cours d'eau canalisés). Dans ce contexte, certains pays décident d'investir en

⁷ Étude PINE, «Prospects of Inland Navigation within the Enlarged Europe» (rapport succinct) (septembre 2004), par. 21.

supposant que les pays voisins finiront par faire des choix d'investissement appropriés dans les infrastructures, conformément à l'AGN, afin d'aménager un réseau global homogène.

31. La liaison manquante de l'itinéraire E 70 (du canal de Twente au canal Mittelland), qui a été mentionnée dans l'AGN mais parmi les projets à long terme, est quant à elle moins gênante pour le développement du trafic. Les discussions dans les Pays-Bas sur ce canal ont révélé que ce projet pouvait être réalisé avec les coûts très élevés et les gains modestes alors qu'il existait des routes alternatives pour la navigation intérieure. Les Pays-Bas, par conséquent, sont en faveur de la suppression de ce projet de la liste des liaisons manquantes et cette position est partagée par l'Allemagne.

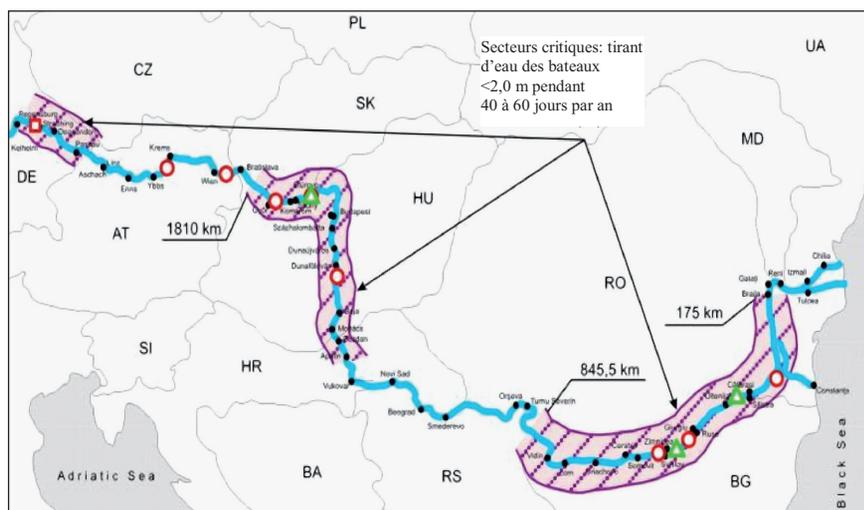
b) Bassin du Danube

32. En ce qui concerne le Danube, la situation est tout autre. En effet, les questions qui se posent ont trait à la navigabilité et à la capacité de transport du fleuve ainsi que de ses affluents et des voies de raccordement. Il existe des goulets d'étranglement stratégiques dus à un tirant d'eau insuffisant sur la section Straubing-Vilshofen (à l'heure actuelle, le tirant garanti à cet endroit ne dépasse pas 1,55 m) et à un tirant d'eau inférieur aux 2,50 m requis sur d'autres sections en Roumanie, en Bulgarie, en Serbie et en Hongrie (durant un nombre variable de jours dans l'année, à savoir sept à quinze jours dans certains cas, mais aussi jusqu'à deux mois ou plus). L'élimination de ces goulets d'étranglement – dans la mesure du possible – fait l'objet du projet prioritaire numéro 18 de l'UE, dans le cadre du programme relatif au réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Il s'agit d'établir des caractéristiques uniformes sur les 3 000 km que compte cette voie navigable, entre la mer du Nord et la mer Noire. Dans la perspective de conserver les paramètres relatifs aux chenaux sur toute la longueur du Danube, de façon à permettre à tous les participants à la navigation internationale de rentabiliser l'exploitation du fleuve, il est nécessaire que tous les pays intéressés réalisent les travaux de maintien des caractéristiques de navigation de cette voie.

33. La figure 4 met en évidence les secteurs critiques du Danube en termes de capacité de transport, tels qu'ils ont été déterminés par la Commission du Danube. Dans ses documents de travail de 2010 sur les principales orientations de sa politique fluviale, la Commission a souligné qu'il était nécessaire d'entreprendre de grands travaux d'infrastructure pour que le cours d'eau dans son ensemble puisse faire partie du réseau des voies de navigation européennes (E), tel qu'il est défini dans l'AGN.

Figure 4

Secteurs critiques sur le Danube en termes de capacité de transport



Source: Draft "Principales directions et recommandations dans le domaine de la politique nautique sur le Danube", DC, Budapest, 2009.

34. On étudie les solutions envisageables dans le cadre d'une étude à laquelle participent les principales parties prenantes, notamment les représentants du secteur des transports et des associations de défense de l'environnement. Des travaux sont déjà en cours sur la section autrichienne du Danube. La situation en Roumanie et en Bulgarie est différente, car ces pays s'efforcent de mettre en application la réglementation de l'UE relative à l'environnement. Le projet concernant la section Straubing-Vilshofen peut être considéré comme une occasion unique et une initiative véritablement européenne visant à mettre en place des infrastructures de navigation de grande qualité entre la mer du Nord et la mer Noire.

35. Le contraste entre les bassins du Rhin et du Danube en ce qui concerne la pénétration du réseau est également prononcé en raison des conditions de navigation très médiocres sur tous les affluents du Danube, dont aucun n'alimente le Danube comme la Moselle, le Main et le Neckar canalisés alimentent le Rhin, pour ne citer que ces derniers. En Croatie, la liaison entre la Save et Sisak est un goulet d'étranglement structurel. L'objectif fixé est le passage à la classe Vb, sachant que la classe III actuelle n'est même pas valable sur de longues périodes. La Tisza, qui coule en Hongrie, n'est même pas répertoriée dans l'AGN. Tout comme la Save, la Váh en Slovaquie est un goulet d'étranglement structurel qui nécessiterait de gros travaux d'infrastructure sur son cours inférieur, où il rejoint le Danube. La Morava, quant à elle, n'offre aucune possibilité de navigation à courant libre. Ainsi, le Danube s'apparente à une artère sans ramifications, avec toutes les difficultés que cela implique.

36. Il existe toutefois une exception notable à cette situation, à savoir le canal entre le Danube et Bucarest (E 80-05), en Roumanie, sur lequel les travaux interrompus en 1990 ont récemment repris. La liaison manquante Danube-Oder-Elbe représente aussi théoriquement un enjeu important, notamment la première phase éventuelle, qui consisterait à créer une branche partant du Danube pour rejoindre un port intérieur à Breclav en Moravie. Dans la situation actuelle, un grand nombre de facteurs font que la partie correspondant au Danube dans le réseau AGN paneuropéen se prête moins au transport par voie navigable que le bassin du Rhin situé à l'ouest de la ligne de partage bavaroise.

2. Flotte

37. Le déséquilibre entre le Rhin et le Danube en ce qui concerne les infrastructures se retrouve dans les effectifs de la flotte, dans la mesure où la grande majorité des bateaux circulant sur ce réseau font partie de la flotte du Rhin. D'après l'analyse faite à partir des critères plutôt restrictifs de l'Association internationale du Registre des bateaux du Rhin (IVR), on compte au total près de 9 000 bateaux de transport de marchandises, qui ont tous été reconnus aptes à la navigation sur le Rhin (Jauge du Rhin, Rhine Survey)⁸. Il importe de noter par ailleurs que la première phase du projet de liaison en eaux profondes entre le Danube et la mer Noire consiste notamment à permettre la circulation vingt-quatre heures sur vingt-quatre des navires de mer, des bateaux de navigation fluvio-maritime et des bateaux et convois de navigation intérieure, ce qui permettra de mettre en place pour le Danube des itinéraires de transport maritime à courte distance en vue d'établir des interconnexions stables entre l'Europe de l'Ouest et le Moyen-Orient.

38. Le CCNR a adopté les chiffres suivants pour la flotte rhénane en 2010:

- a) 4 450 automoteurs (d'une capacité de 6 050 000 tonnes);
- b) 1 235 barges de cale sèche (d'une capacité de 2 500 000 tonnes);
- c) 1 170 automoteurs citernes (d'une capacité de 2 200 000 tonnes);
- d) 54 barges citernes (d'une capacité de 105 000 tonnes).

⁸ 1 044 bateaux immatriculés en Belgique, 1 532 en France, 250 en Allemagne et 1 759 aux Pays-Bas.

En 2007, la flotte du Danube comptait au total 3 962 bateaux de navigation intérieure⁹.

a) *Flotte du Rhin*

39. La première observation que l'on peut faire au sujet de la flotte du Rhin est que la capacité moyenne de ses effectifs ne cesse d'augmenter. Avant 1970, cette capacité moyenne correspondait à la classe II (jusqu'à 1960), puis à la classe III. Par la suite, de 1970 à 1999, elle s'est située autour de la classe IV, puis elle est passée à la classe V durant la dernière décennie. Le nombre de bateaux appartenant à cette dernière classe a quasiment doublé sur une période de quelques années¹⁰.

Tableau 1

Nombre de bateaux de la flotte du Rhin par année de construction et tonnage

31/12/2008								
Nombre de bateaux de la flotte du Rhin par année de construction et tonnage								
Année/classe	<400t	400-999 t	1 000-1 499 t	1 500-1 999 t	2 000-2 999 t	3 000 t et plus	Non connu	Total
<1930	249	325	189	67	19	2	6	857
1930-1949	137	209	150	18	6	2	8	530
1950-1969	876	1 251	899	185	78	21	35	3 345
1970-1979	160	289	237	196	282	38	7	1 209
1980-1989	108	535	114	159	347	104	16	1 383
1990-1999	75	125	52	63	260	47	4	626
2000-2008	37	39	45	77	239	164	23	624
Non connu	6	4	3	2	5	1	79	100
Total	1 648	2 777	1 689	767	1 236	379	178	8 674
	19 %	32 %	19 %	9 %	14 %	4 %	2 %	100 %

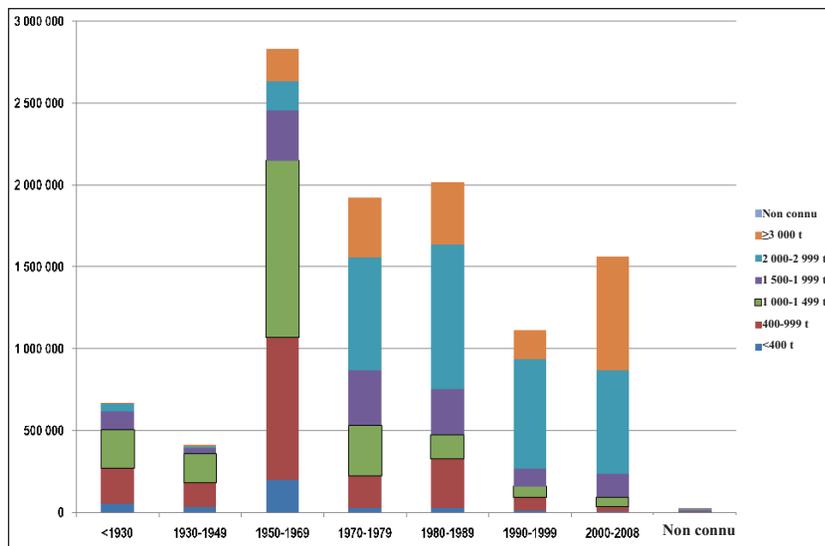
Source: IVR.

40. Les bateaux de 3 000 tonnes ou plus, qui représentent 4 % du nombre total de bateaux, fournissent 17 % de la capacité, et les bateaux de 2 000 à 2 999 tonnes fournissent 30 % de la capacité alors qu'ils représentent seulement 14 % de la flotte. La période de construction est un révélateur de l'accélération de cette tendance: dans les années 80, les bateaux de 2 000 tonnes et plus représentaient à peine 30 % des nouvelles constructions; à partir de 1990, ce chiffre est passé à 49 %, puis à 67 %, soit respectivement 75 et 85 % de la capacité. Il s'agit là d'une tendance bien établie qui ne semble pas vouloir cesser. L'année 1970 a clairement marqué un tournant. À partir de cette date en effet, très peu de bateaux de moins de 400 tonnes ont été construits. Néanmoins, compte tenu de la très longue durée de vie des bateaux de transport par voie navigable, la composition de la flotte évolue lentement au fil du temps. Comme le montre la figure 5, les chiffres de la période 1950-1969 dépassent nettement ceux des autres périodes. C'était l'époque de la reconstruction et des débuts du poussage. Durant la période 1990-1999, le taux de renouvellement de la flotte a en revanche sensiblement faibli.

⁹ D'après les principaux indicateurs de la navigation sur le Danube en 2007, fournis par la Commission du Danube.

¹⁰ La classification des bateaux de navigation intérieure suivant la classe de la voie navigable, utilisée ici et dans le paragraphe 41, est présentée dans la Résolution n° 30 sur la Classification des voies navigables européennes adoptée par le Groupe principal de travail des transports par voie navigable du 12 novembre 1992 (TRANS/SC.3/131, pages 183-188).

Figure 5
Évolution de la flotte du Rhin en termes de capacité



41. La longueur des bateaux circulant sur le Rhin est un autre facteur qui a sensiblement évolué. Un grand changement s'est produit à la suite de la publication du Livre blanc de 1996. Des automoteurs de 135 m ont alors été autorisés dans le bassin du Rhin, et un certain nombre de ces bateaux ont été construits, ce qui a entraîné une forte augmentation de la capacité moyenne, comme indiqué précédemment. Une nouvelle classe de bateaux («Vab» ou «Va+») est ainsi apparue, laquelle regroupe des bateaux ne pouvant pas emprunter les écluses d'une longueur de 110 m (correspondant à la classe Va)¹¹. Les bateaux dont la longueur est comprise entre 76,75 et 85,74 m font partie de la classe IV (RHK ou Johann Welker). À partir de 1970, ils ont été remplacés par des bateaux de la classe Va (de 85,75 à 110,74 m), qui sont les plus courants¹².

Tableau 2
Nombre de bateaux de la flotte du Rhin par année de construction et longueur

31/12/2008	Nombre de bateaux de la flotte du Rhin par année de construction et longueur					Total
Année/classe	<76.75 m	76.75-85.74 m	85.75-110.74 m	≥110.75 m	Non connu	
<1930	708	185	63	1	77	1 034
1930-1949	368	121	33	0	20	542
1950-1969	2 351	736	212	1	58	3 358
1970-1979	648	247	282	2	32	1 211
1980-1989	932	118	311	5	19	1 385
1990-1999	328	52	218	11	21	630
2000-2008	183	38	325	67	15	628
Non connu	14	5	2	1	80	102
Total	5 532	1 502	1 446	88	322	8 890
	62 %	17 %	16 %	1 %	4 %	100 %

Source: IVR.

42. Il est également intéressant de noter la répartition entre les unités automotrices et non automotrices. Durant des décennies, la plupart des bateaux étaient remorqués. L'autopropulsion a ensuite vu le jour,

¹¹ Plusieurs écluses sont visées en France (Clévant sur la Moselle/Meurthe, Saint-Maurice, Saint-Maur sur la Marne, Créteil, Bellerive et Janville sur le canal latéral à l'Oise) et un grand nombre en Belgique (sur l'Escaut, la Leie et la Sambre). Il en existe aussi en Allemagne, sur le Neckar notamment. En outre, les bateaux de la classe Vb ne peuvent pas utiliser les bassins d'évitage existant sur un grand nombre de voies navigables, conçus pour les bateaux d'une longueur de 110 m ou les convois poussés courts, et convenant à tous les convois poussés longs après séparation. Enfin, peu de terminaux sont équipés pour les accueillir dans des conditions satisfaisantes.

¹² Le fait que certains bateaux construits avant 1996 dépassent 110,74 m de longueur s'explique par leur allongement selon une technique qui se répand.

principalement après la Seconde Guerre mondiale. De plus, à partir de 1959, le remorquage classique a rapidement été remplacé par le poussage, technique beaucoup plus sûre et plus efficace. Avec 60 % des unités et de la capacité, les automoteurs sont les bateaux les plus courants dans la flotte du Rhin. Les convois poussés permettent de grouper un certain nombre de barges et de transporter ainsi de grandes quantités de marchandises, avec des charges unitaires plus petites toutefois. Il importe avant tout que les barges (ou chalands) aient les mêmes dimensions. L'uniformisation qui en résulte a freiné la tendance à la construction de barges plus grandes¹³.

Tableau 3

Nombre d'automoteurs de la flotte du Rhin par année de construction et longueur

31/12/2008						
Nombre d'automoteurs de la flotte du Rhin par année de construction et longueur						
Année/classe	<76.75 m	76.75-85.74 m	85.75-110.74 m	≥110.75 m	Non connu	Total
<1930	578	159	54	0	64	855
1930-1949	281	113	27	0	14	435
1950-1969	1 591	702	189	1	21	2 504
1970-1979	70	209	258	2	4	543
1980-1989	36	72	243	4	4	359
1990-1999	27	35	173	11	3	249
2000-2008	40	26	266	67	9	408
Non connu	2	4	2	1	29	38
Total	2 625	1 320	1 212	86	148	5 391
	49 %	24 %	22 %	2 %	3 %	100 %

Source: IVR.

43. On constate cependant une tendance à la multiplication des barges de 110 x 11,4 m (30 unités), parallèlement à celle des automoteurs de 135 m. On ne compte que 49 barges d'une longueur comprise entre 90,75 et 109,74 m, contre 155 barges entre 85,75 et 90,74 m. Ces chiffres sont faibles par rapport à ceux de la barge de type Europa II (76,5 x 11,4 m), dont il existe 579 unités environ, et de ses versions allongées jusqu'à 85,74 m (182 unités), lequel est devenu la référence à la place du chaland de type Europa I (70 x 9,5 m), dont il ne reste que 43 unités.

Tableau 4

Nombre de bateaux de la flotte de barges du Rhin par année de construction et longueur

31/12/2008						
Nombre de bateaux de la flotte de barges du Rhin par année de construction et longueur						
Année/classe	<76.75 m	76.75-85.74 m	85.75-110.74 m	≥110.75 m	unknown	Total
<1930	249	26	9	1	71	356
1930-1949	90	8	6	0	15	119
1950-1969	766	34	23	0	44	867
1970-1979	578	38	24	0	30	670
1980-1989	896	46	68	1	17	1 028
1990-1999	302	17	45	0	21	385
2000-2008	145	12	59	0	8	224
Non connu	13	1	0	0	52	66
Total	3 039	182	234	2	258	3 715
	82 %	5 %	6 %	0 %	7 %	100 %

Source: IVR.

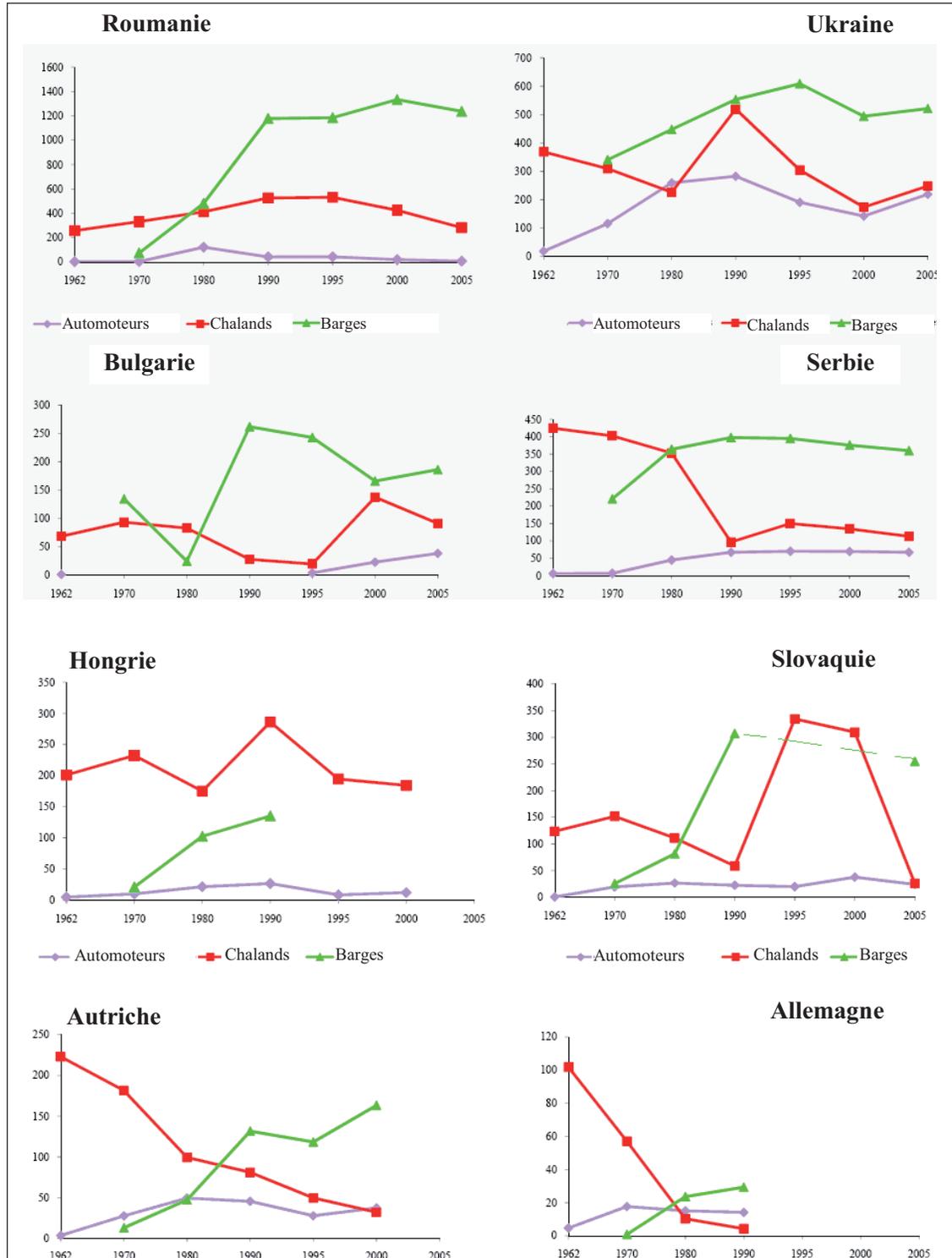
b) Flotte du Danube

44. D'après les données statistiques de la Commission du Danube pour la période du 1950 au 2005, la capacité de la flotte du Danube a nettement augmenté à partir des années 70 (+36 %), puis elle a diminué à compter de 1990, où elle s'était élevée à 5 millions de tonnes. La capacité totale de la flotte du Danube en 2007 était de 3,84 millions de tonnes. La figure 6 montre l'évolution de la capacité de la flotte par pays et le tableau 5, l'évolution de la capacité totale de la flotte au fil du temps.

¹³ En outre, il peut être avantageux d'emporter dans un même convoi diverses marchandises, ce qui permet de faire des économies d'échelle, même pour de petits envois. Ainsi, la capacité moyenne des barges n'a pas beaucoup augmenté et se situe bien en deçà de 2 000 t. La barge de 100 m sur 14 m, couramment considérée comme bateau de l'avenir dans les années 80, n'a pas été adoptée et demeure une exception (une seule unité).

Figure 6

Évolution de la flotte du Danube par pays (1962–2005) (port en lourd en milliers de tonnes)



Source: DC, "Ouvrage de référence statistique pour la période 1950–2005", Budapest, 2008.

Tableau 5

Évolution de la capacité totale de la flotte du Danube par pays entre 1962 et 2005

Année	Bateaux en service													
	Remorqueurs		Pousseurs		Automoteurs			Chalandes		Barges		Total		
	Nombre d'unités	Puissance en kW	Nombre d'unités	Puissance en kW	Nombre d'unités	Puissance en kW	Port en lourd en tonnes	Nombre d'unités	Port en lourd en tonnes	Nombre d'unités	Port en lourd en tonnes	Nombre d'unités	Puissance en kW	Port en lourd en tonnes
1962	504	187 263	82	43 364	39 827	2 556	1 767 692	3 142	230 627	1 807 519
1970	717	214 285	100	120 300	180	125 227	199 733	2 631	1 758 722	668	829 488	4 296	459 812	2 787 943
1980	687	194 300	194	218 166	318	260 481	441 450	2 195	1 469 513	1 281	1 788 177	4 675	672 947	3 699 140
1990	634	177 708	364	393 624	423	314 754	499 973	2 190	1 598 708	2 143	2 993 692	5 754	886 086	5 092 373
2000	552	154 848	398	512 281	263	218 300	348 750	1 699	1 463 342	1 617	2 573 895	4 529	885 429	4 385 987
2005	292	86 834	404	436 255	342	216 507	358 087	900	825 459	1 949	2 598 564	3 887	739 596	3 802 680

Source: Commission du Danube, «Ouvrage de référence statistique pour la période 1950–2005», Budapest, 2008.

45. Selon les données de 2008, reçues par le secrétariat de la Commission du Danube, la flotte de bateaux de marchandises et de passagers dans les ports du Danube est composée de 4 132 bateaux (en 2007 – 4 127 bateaux)¹⁴. En 2008, le chiffre des unités dans la flotte a augmenté de 0,1 %. La parité entre la flotte de marchandises et de passagers reste en faveur de la flotte de marchandises, les premiers composants sont de 96,7 % et les deuxièmes de 3,3 % du chiffre total des unités de la flotte danubienne. La flotte de marchandises a, par conséquent, augmenté de 0,3 %. Environ 70 % du tonnage de la flotte de marchandises est effectué par barges poussées, moins de 20 % – par barges remorquées et plus de 10 % – par automoteurs.

46. En 2008, la légère augmentation de la flotte de marchandises (à l'exception des barges poussées) – de 3 984 unités en 2007 à 3 996 unités en 2008, a été accompagnée d'une augmentation en termes de capacité générale – de 799 034 kW à 811 350 kW. En même temps, le tonnage général de la flotte a diminué légèrement de 3 876 889 tonnes à 3 874 066 tonnes.

47. Comme démontré ci-dessus, la flotte danubienne est essentiellement composée de barges poussées. Celles-ci, qui fournissaient 30 % de la capacité totale en 1970, en fournissaient 70 % en 2008. Au cours des quelques prochaines années, les barges de type Europa II modernisées resteront le principal type de bateau non autopropulsé servant au transport de conteneurs sur le Danube. Le nombre de bateaux remorqués a été réduit de plus de moitié durant la même période, la réduction ayant été plus nette à compter de l'année 2000. Ces bateaux fournissent encore 20 % de la capacité. Parfois, ils sont amarrés à des convois poussés, selon une méthode manifestement courante. Contrairement à ce que l'on peut observer sur le Rhin, les automoteurs demeurent minoritaires et cette situation n'évolue pas.

¹⁴ Ces chiffres ne comprennent pas la flotte de marchandises et de passagers de l'Autriche, la flotte de marchandises de l'Allemagne et les données sur la capacité et le tonnage de la flotte hongroise. Cependant, ils tiennent compte des données sur la quantité des bateaux hongrois et celles fournies par l'Administration du Sud des voies de navigation intérieure et de navigation de l'Allemagne en ce qui concerne la flotte des passagers sur le Danube.

3. Caractéristiques du transport par voie navigable

48. Les caractéristiques très diverses des voies navigables dans l'ensemble du réseau, depuis le Rhin inférieur et le canal Albert (le tonnage des bateaux jusqu'à 9 000 tonnes) jusqu'aux «sections» E 20 et E 30 où le tonnage est souvent limité à 1 000 tonnes, se traduisent par des variations importantes du prix des offres de transport par voie navigable.

(a) Rhin

49. Environ 310 millions tonnes sont transportés annuellement sur le Rhin (sans le trafic rhénan des Pays-Bas, ce nombre s'élève à 208 millions tonnes). Le trafic a augmenté de 2,6 % en 2007, en grande partie grâce à l'agriculture (4,6 %) et la métallurgie (15,7 %). À l'époque, la demande a été particulièrement forte en ce qui concerne le transport de marchandises solides (4,4 %). Dans le même temps, la navigation sur le Rhin n'a que modérément (+2,2 %) bénéficié de la croissance générale de l'activité de transport de conteneurs. De plus, le transport de citernes a diminué de 3,5 % en 2007, en raison de la réduction générale (10 %) du transport de produits pétroliers¹⁵.

(b) Danube

50. En 2008 le volume total du transport de marchandises s'est élevé à 79,1 millions de tonnes. Ceci représente 1,0 millions de tonnes de moins que l'année précédente (-1,2 %). Le trafic entre les ports du Danube représente 70 % de ce volume.

51. En 2008 la quantité totale de marchandises passant par les grands ports du Danube (sans compter les ports allemands) a atteint 63,5 millions de tonnes, soit réduction de 3,3 % par rapport à l'année précédente (65,7 millions de tonnes).

52. La composition générale des marchandises transportées dans les ports de Danube reste la même que les années précédentes – plus de 80 % du trafic des marchandises est constituée minéraux bruts et traités, de minerai de fer, de ferrailles, de déchets métallurgiques, de ciment, de chaux, de matériaux de construction manufacturés, de combustibles minéraux solides, de céréales, d'engrais naturels et artificiels et de produits pétroliers.

B. Réseau du bassin des mers Azov-Noire-Caspienne

53. Le sous-réseau le plus structuré et le plus uniformément développé du réseau AGN est constitué de la voie E 50 dans la Fédération de Russie, du canal mer Blanche-mer Baltique, de la partie du Don entre Azov et Kalach et du canal navigable Volga-Don¹⁶, auxquels s'ajoute la voie E 40 en Ukraine (du Dniepr à Kiev et au Bélarus). Ce réseau de 9 339 km présente des caractéristiques homogènes dans la mesure où 88 % de l'ensemble des voies qui le composent sont ouvertes à la navigation fluviomaritime à fort tirant d'eau et où la part des voies non conformes aux normes requises (voies de la classe III) est inférieure à 5 % («branches» formées par le Dniestr (Nistru) et la Desna).

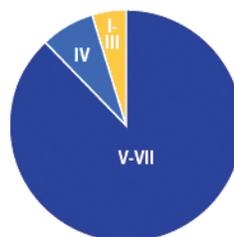
¹⁵ Depuis 2006, les caractéristiques du transport par voie navigable sur le Rhin et en l'UE sont régulièrement publiées et analysées dans la publication biannuelle de la Commission Européenne et de la CCNR, «La navigation intérieure européenne: Observation du marché». Des études régulières similaires portant sur d'autres sections du réseau AGN seraient d'une grande utilité pour appuyer une analyse compréhensive de la place du transport par voie navigable en Europe.

¹⁶ Ces parcours font partie intégrante des parcours côtiers E 60, de Gibraltar à Saint-Petersbourg et au-delà jusqu'à Arkhangelsk, et E 90, de Gibraltar à Azov et Astrakhan.

Figure 7

Réseau du bassin des mers Azov-Noire-Caspienne

Source: Le Livre bleu de la CEE-ONU



**Réseau du bassin des mers Azov-
Noire-Caspienne**
[9 340 km au total]

54. L'interconnexion avec le reste du réseau AGN dépend de la situation en ce qui concerne les liaisons manquantes ci-après: la liaison avec le réseau principal par la Pologne, et la liaison manquante sur la voie E 40 (ou E 41) elle-même (voie reliant la mer Baltique à la mer Noire). S'agissant de la liaison vers l'ouest en direction de la Pologne, la voie relie la frontière ukrainienne près de Tchernobyl en passant par le Bélarus via le Pripyat, le canal Dniepr-Bug et le Mukhovets et en passant par la frontière polonaise près de Brest. Cette voie appartient à la classe IV. Cependant, les complexes hydrauliques situés sur le Pripyat et le canal Dniepr-Bug se sont démodés sur le plan physique et moral. La république de Bélarus s'emploie ainsi à réaménager les complexes afin de satisfaire aux normes de la classe Va. Trois complexes hydrauliques ont été reconstruits ce qui autorise la circulation de bateaux de 110 x 12 m et d'un tirant d'eau de 2,2 m. Il y a encore des travaux en cours. Aucun projet n'existe toutefois en Pologne, et cette situation va probablement se perpétuer aussi loin qu'on puisse prévoir¹⁷.

55. Même s'il peut paraître logique de considérer que les voies navigables de l'Ukraine font partie de ce réseau interconnecté compte tenu de l'existence de services d'expédition fluvio-maritimes par la mer Noire, il n'existe aucune connexion fluviale entre les parties russe et ukrainienne du réseau AGN. Ainsi, les paragraphes suivants vont présenter les parties de réseau AGN en la Fédération de la Russie et en Ukraine séparément.

1. Infrastructure

a) Fédération de la Russie

56. Actuellement, les goulets d'étranglement suivants existent sur E 50:

a) sur le fleuve Svir de la voie Volga-Baltique: afin d'éliminer cette limitation il est prévu de construire une deuxième écluse parallèle sur le site du complexe hydraulique de Nijne-Svir;

b) sur la partie de la Volga comprise entre le complexe hydroélectrique de Gorki et Nijny-Novgorod: afin d'éliminer la profondeur réduite de cette voie navigable, il est prévu de construire un nouveau complexe

¹⁷ En 2003, à sa quarante-septième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable de la CEE-ONU a envisagé d'incorporer les voies navigables mer Baltique-mer Noire dans l'AGN, mais cette initiative n'a pas abouti.

hydraulique à faible hauteur de chute dans la région de Boljshoe ou d'augmenter le niveau d'eau du réservoir de Tcheboksary;

c) sur le cours inférieur du Don à la hauteur du complexe hydraulique de Kotchetov: afin d'éliminer la profondeur réduite, on étudie la possibilité de construire un nouveau complexe hydraulique à faible hauteur de chute près du village de Bogaevsky.

57. La stratégie de développement du système de transport de la Fédération de Russie pour la période 2010–2015 comporte de grands projets d'investissement ayant pour but d'éliminer les goulets d'étranglement sur le réseau unifié de navigation intérieure de la partie européenne de la Fédération, à savoir l'aménagement d'un nouveau complexe hydraulique à faible hauteur de chute à Nijny-Novgorod, sur la Volga, et la construction d'une deuxième écluse parallèle sur le site du complexe hydraulique de Nijne-Svir, sur la partie correspondant au Svir de la voie Volga-Baltique. De grands travaux de réparation et de rénovation sont également prévus pour la partie européenne de la Fédération de Russie et les voies navigables de la Sibérie et de l'Extrême-Orient.

2. Flotte

a) Fédération de la Russie

58. En 2008, 28 215 bateaux étaient inscrits au Registre fluvial de la Russie, dont 1 066 bateaux de navigation fluviomaritime. On comptait 17 694 automoteurs, 10 521 unités non automotrices, 6 807 bateaux à cargaison sèche, 1 705 bateaux-citernes et 1 596 bateaux à passagers. La capacité totale de la flotte s'élevait à 12 033 millions de tonnes. L'âge moyen des bateaux de navigation intérieure était de 29 ans et celui des bateaux de navigation fluviomaritime, de 28 ans. À compter de 2003, des mesures ont été prises pour renouveler la flotte de façon systématique. On a alors commencé à construire des bateaux en utilisant des éléments de la flotte en service. En 2007, plus de 2 000 entreprises menaient des activités d'expédition. Adapter la flotte intérieure aux besoins d'un marché en expansion est une partie intégrante de la stratégie nationale pour le développement du transport par voie navigable

b) Ukraine

59. Au début de 2011, la flotte ukrainienne de navigation intérieure comptait 1 048 bateaux, dont 18 bateaux-citernes, 276 pour le transport de cargaisons sèches y compris 66 automoteurs.

3. Caractéristiques du transport par voie navigable

a) Fédération de la Russie

60. Chaque année, environ 130 à 140 millions de tonnes de marchandises sont transportées par le transport russe par voie navigable, soit 80 à 90 milliards de t-km. Comme on l'a vu précédemment, ce mode de transport représente approximativement 2 % du transport de marchandises dans le pays, mais sa part sur certains segments du marché est considérable, notamment pour les envois à destination des districts du Grand Nord, avec plus de 80 %.

61. En 2007, le volume de marchandises transportées sur des voies navigables dans la Fédération de Russie s'est élevé à 154,3 millions de tonnes, ou 86 milliards de t-km. Le trafic intérieur a représenté 131,6 millions de tonnes et le trafic international, 21,8 millions de tonnes. En 2007 toujours, 225,5 millions de tonnes de marchandises ont été manutentionnées dans les ports fluviaux russes, soit 17,6 % de plus qu'en 2006. Sur ce total, on comptait 17,5 millions de tonnes pour les exportations (en hausse de 21,7 %), 1,4 millions de tonnes

pour les importations (en hausse de 14,3 %) et 206,6 millions de tonnes pour le marché intérieur (en hausse de 17,3 %). L'augmentation du volume des marchandises transportées par voie navigable en 2007 s'explique par un allongement de la saison de navigation dans les bassins fluviaux et par l'accroissement de 12,5 % en valeur absolue du volume des marchandises solides (principalement du ciment, des métaux, du bois et des matériaux de construction), ainsi que par la progression du transport de trains de bois.

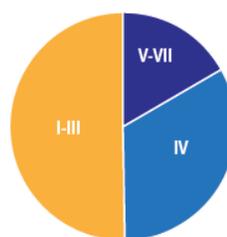
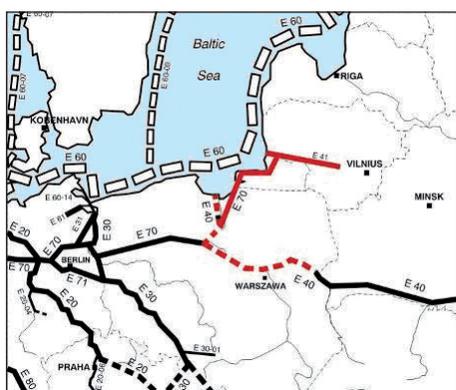
62. Le gouvernement de la Fédération de la Russie ensemble avec les organes exécutifs fédéraux intéressés a délégué au Ministère russe du Transport une série de mesures à mettre en place pour le 2015, qui ont pour le but d'ouvrir les voies navigables intérieures de la Fédération de la Russie à la navigation des bateaux sous pavillon étranger.

b) *Ukraine*

63. En Ukraine, le volume de marchandises transportées par voie navigable augmente régulièrement depuis l'année 2000, mais le dernier chiffre (14 millions de tonnes en 2006) reste bien inférieur à celui de 1990, qui était de 66 millions de tonnes. La part de ce mode de transport n'est que de 0,8 % en tonnage et de 1,3 % sur les 6,3 milliards de t-km¹⁸. Ces chiffres demeurent bien faibles par rapport au potentiel de la navigation intérieure. En réalité, entre 1990 et 2000, le volume de marchandises transportées en Ukraine par voie navigable a diminué plus rapidement (-87 %) que le volume correspondant pour l'ensemble des marchandises transportées (-75,4 %). Néanmoins, le recul s'est produit de manière générale avant 1995, et à partir de 2000 et durant les six années qui ont suivi, le transport par voie navigable a augmenté plus rapidement (69 %) que le transport dans son ensemble (19 %). Ces chiffres traduisent le souci récent de développer un mode de transport particulièrement avantageux.

64. Afin d'augmenter le volume de marchandises transportées par voie navigable pour le trafic intérieur et international (y compris en transit), outre l'incorporation de bateaux de navigation intérieure et de bateaux de navigation fluviomaritime à la flotte nationale et l'incitation à construire des bateaux dans le pays, l'Ukraine prévoit d'améliorer la réglementation nationale pour améliorer la compétitivité de la flotte ukrainienne par rapport aux autres modes de transport et de mettre en place les conditions économiques favorisant le transport de marchandises en transit

Figure 8
La région de la Baltique



Les États baltes, non reliés
[840 km au total]

Source: Le Livre bleu de la CEE-ONU.

¹⁸ S'agissant des statistiques des anciennes républiques soviétiques, il convient de noter qu'elles tiennent souvent compte des t-km transportées sur un territoire étranger ou par mer par la flotte nationale, ce qui n'est pas conforme à la méthode générale adoptée par la CEE-ONU et complique quelque peu les comparaisons. En outre, il arrive que certaines t-km soient comptées deux fois, par le pays du transporteur et par celui où s'effectue le transport. Cela se produit également pour les transports sur le Danube.

C. Région de la Baltique

65. Le réseau de la région de la Baltique est constitué de la partie nord de la voie E 40, de la partie est de la voie E 70 et de l'E 41, envisagée comme voie Baltique-mer Noire. Les voies navigables au-dessous des standards internationaux représentent plus de 50 pourcents de la longueur totale de cette sous-section (840 km).

1. Infrastructure

66. Il est principalement prévu d'améliorer progressivement la navigation fluviale sur la Nemunas (Niémen) depuis Kaliningrad et la Lituanie jusqu'à Kaunas, qui est la limite désignée pour la voie E 41. Les projets sont relativement modestes, cependant, car il s'agit d'augmenter le tirant d'eau à 1,60 m. Le barrage de Kaunas fait obstacle au développement de la navigation au-delà de cette ville en direction de Vilnius ou du Bélarus, et il n'existe actuellement aucun projet pour le contournement de cet obstacle.

67. Le projet de voie Baltique-mer Noire, réalisable en prolongeant la voie E 41 ou en développant la navigation sur la Daugava depuis Riga, demeure ainsi une éventualité pour l'heure, en l'absence de tout appui des États baltes concernés, à savoir la Lituanie et la Lettonie. Le Bélarus se retrouve par conséquent seul à promouvoir cette voie de navigation.

68. En ce qui concerne la Daugava (qui ne fait pas partie du réseau AGN), il convient de noter que les conditions de navigation à courant libre sont comparables à celles du Niémen, et des cours d'eau polonais. Tous ces fleuves sont pris par les glaces durant de nombreux mois de l'année. Seul un changement important des conditions relatives aux politiques de transport et à la protection des cours d'eau pourrait se traduire par de nouvelles perspectives pour ce sous-réseau, qui n'évoluera probablement pas à moyen terme.

69. Ces dernières années, le sous-réseau n'a fait l'objet que d'investissements très réduits concernant deux entités géographiques, à savoir la Lituanie et la Fédération de la Russie (la région de Kaliningrad). Ces investissements ont été principalement consacrés aux ports maritimes et à leur accès. L'intégration du sous-réseau dans le grand réseau est conditionnée aux investissements à réaliser pour les goulets d'étranglement structurels en Pologne. L'établissement de liaisons de transport entre les bassins fluviaux Dniepr-Daugava et Dniepr-Vistule-Oder est en outre prometteur.

2. Flotte

70. Dans la région de la Baltique, la flotte affectée au transport par voie navigable est très réduite à Kaliningrad et en Lituanie. En Pologne, on comptait en 2007 107 automoteurs, d'une capacité moyenne de 600 tonnes, et 428 barges utilisables en convoi poussé, d'une capacité moyenne de 500 tonnes. Ces bateaux circulent sur les voies de navigation polonaises qui sont reliées aux voies de navigation allemandes et au bassin du Rhin. Le port en lourd relativement faible s'explique par les caractéristiques actuelles de l'Oder et du canal Oder-Vistule. Sur ce sous-réseau, situé dans la partie est de la voie E 70, compte tenu des limitations de profondeur notamment, seule une très faible proportion du fret est acheminée par voie navigable. En Pologne, par exemple, elle est de moins de 1 % du trafic intérieur. En Lituanie, en Lettonie et dans la région russe de Kaliningrad, le pourcentage est insignifiant.

3. Caractéristiques du transport par voie navigable

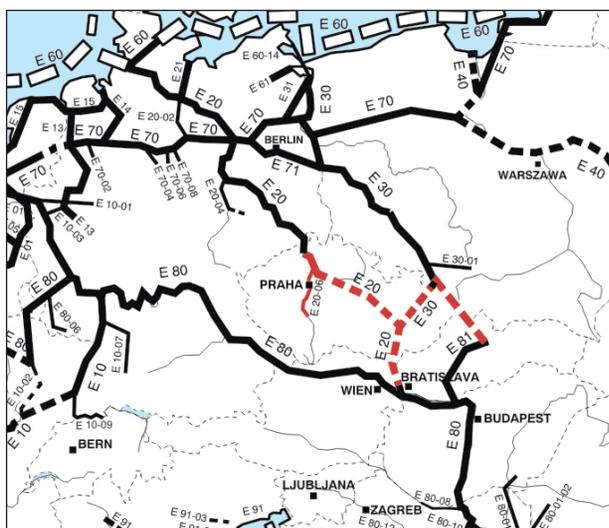
71. C'est sur ce sous-réseau que le trafic est le plus faible, en raison des conditions structurelles et des fortes insuffisances du tirant d'eau sur les voies à courant libre. Les voies qui ne sont pas conformes aux normes internationales représentent en fait 50 % de l'ensemble des voies du sous-réseau.

D. Réseau République tchèque-Slovaquie

72. La République tchèque et la Slovaquie sont au centre géographique du réseau européen de voies de navigation intérieure. En effet, on y recense les goulets d'étranglement stratégiques les plus critiques, sur le cours inférieur de l'Elbe près de la frontière avec l'Allemagne, et les liaisons manquantes les plus flagrantes¹⁹. Cette partie du réseau comprend les itinéraires E 20 et E 30, et leur prolongement vers le sud, ainsi que l'itinéraire E 81.

Figure 9

Réseau République tchèque-Slovaquie



Source: Le Livre bleu de la CEE-ONU.

1. Infrastructure

73. La République tchèque a pour priorité d'améliorer la navigation sur la partie de l'Elbe non canalisée entre la frontière avec l'Allemagne et Ústí nad Labem, où l'on prévoit de construire deux barrages à hauteur de chute relativement faible (moins de 6 m), avec des centrales hydroélectriques et des écluses de 200 x 24 m. Ces travaux sont indispensables pour fournir le même tirant d'eau que celui qui est disponible du côté allemand de la frontière. Le développement de la navigation intérieure est fortement limité dans la situation actuelle, en raison de tirants d'eau utiles qui ne dépassent pas 90 cm durant les périodes de basses eaux (par rapport à 1,30 m sur l'Elbe à courant libre en Allemagne). En Slovaquie, la tâche prioritaire des autorités est d'achever la construction du canal de la Váh et, par la suite, de construire la liaison par canal vers l'Oder et, si possible, la Vistule, de manière à constituer une voie navigable internationale E-30 conformément à l'AGN. Cela permettrait d'établir une branche Sud de la liaison par canal mer Baltique-mer Adriatique-Danube le long des corridors intermodaux V et VI. La branche Sud relierait directement le Danube aux ports baltiques et intégrerait les voies navigables slovaques au réseau de voies navigables du Bélarus, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine. La Slovaquie étudie également l'aménagement d'autres voies

¹⁹ Les liaisons manquantes des voies E 20 et E 30 se trouvent principalement dans la République tchèque.

navigables à l'est du pays (Laborec, Latorica et Bodrog). La navigation sur la Bodrog, avec accès ultérieur à la Tisza en Hongrie semble possible à terme.

74. Le prolongement des itinéraires E 20 et E 30 et la connexion avec le Danube au sud s'inscrivent dans le projet ambitieux de la République tchèque consistant à relier entre elles les trois mers (mer du Nord, mer Baltique et mer Noire). Ce projet, qui date de 1901, devait initialement être achevé en 1924. Il y a peu de temps encore, la République tchèque n'appuyait pas sa mise en œuvre. En juillet 2009, toutefois, elle a adopté son plan d'aménagement du territoire, qui prend en compte la nécessité de construire des voies de navigation dans le pays au cours de la prochaine décennie. Des priorités ont été établies, notamment pour l'Elbe et la Vltava, mais il est également prévu de mettre en œuvre éventuellement le projet de «couloir de navigation» Danube-Oder-Elbe (DOE). Le Gouvernement a adopté une résolution jetant les bases d'une étude approfondie de la nécessité de ces liaisons manquantes à l'échelon international. Plus particulièrement, il entend examiner le parcours de ce couloir avec des représentants de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Pologne, de la Slovaquie et de la Commission européenne, mais aussi avec d'autres signataires de l'AGN. Ces discussions devraient déboucher sur une analyse internationale des modalités de construction, de l'efficacité du transport et des investissements requis pour certaines sections du couloir DOE. Les résultats de cette nouvelle approche du projet devaient être présentés au Gouvernement à la fin de 2010 en vue de décisions ultérieures.

75. Ces dernières années, tous les investissements dans le réseau ont été bloqués. Les investissements à court terme concernent l'Elbe et la Vltava, notamment l'écluse et le barrage qui font cruellement défaut à Děčín et sans lesquels le trafic frontalier des barges avec le port de Hambourg est interrompu durant les périodes de basses eaux. Certains des investissements prévus à court terme visent des voies de navigation plus petites, notamment le cours supérieur de la Vltava et la Morava, relié au canal Bata (toutes deux étant des voies de la classe I). Ces deux projets, sans rapport avec le projet de couloir de navigation DOE, présenteraient un intérêt pour le tourisme fluvial plutôt que pour le transport moderne de marchandises par voie navigable.

2. Flotte

76. La flotte tchèque comprend 68 automoteurs et 249 barges utilisables en convoi poussé, dont la capacité moyenne respective est de 900 tonnes et 500 tonnes. À l'heure actuelle, tous ces bateaux sont principalement exploités pour le fret intérieur, qui est limité. L'intérêt économique du fret transnational est fortement amoindri par les profondeurs insuffisantes indiquées précédemment. La flotte slovaque est principalement affectée au transport de marchandises sur le Danube. En 2009, elle comptait 228 bateaux de navigation intérieure, dont 42 pousseurs, 28 automoteurs, 143 barges de poussage (en majorité du type «Europe II») et 15 bateaux à passagers.

3. Caractéristiques du transport par voie navigable

77. Le trafic est très irrégulier en dépit des infrastructures de grande qualité sur le cours supérieur de l'Elbe (Labe), compte tenu de la faible profondeur des eaux de ce fleuve, comme cela a été souligné plus haut. De très fortes crues ont également créé des difficultés en raison des dommages causés à des ouvrages de retenue et autres aménagements dont certaines parmi les plus graves se sont produites récemment²⁰. Une partie du fret acheminé entre Hambourg et Prague est transportée par voie navigable jusqu'à Dresde, puis elle franchit la frontière par route. Cela s'explique par le fait que la profondeur des eaux sur les 40 premiers kilomètres du parcours en République tchèque est de 40 cm inférieure à ce qu'elle est dans la partie allemande, ce qui rend la poursuite de la navigation en amont très peu rentable.

²⁰ Trois crues mémorables se sont produites respectivement en 2002, 2006 et 2007. Des crues de moindre importance ont eu lieu en 1997 et en 2010.

E. Bassin du Rhône et de la Saône

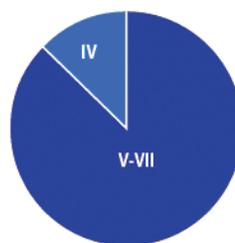
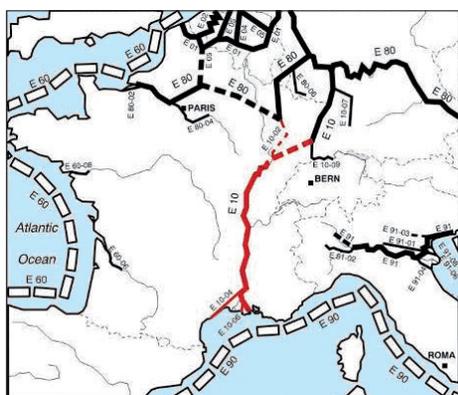
78. Ce petit réseau isolé de 679 km, qui comprend l'itinéraire E 10 (partie sud), offre d'excellentes conditions pour le développement du transport par voie navigable dans l'arrière-pays de Marseille-Fos et de Sète, en direction de Lyon et du port intérieur de Pagny, près de Dijon.

1. Infrastructure

79. Globalement, le réseau Rhône-Saône présente des caractéristiques conformes aux prescriptions de l'AGN et aux normes du transport combiné, mais quelques travaux sont nécessaires pour mettre aux normes la profondeur de la Saône et le gabarit du canal Rhône-Sète.

Figure 10

Bassin du Rhône et de la Saône



Le bassin Rhône-Saône
[679 km au total]

Source: Le Livre bleu de la CEE-ONU.

80. La difficulté à tirer parti de tout le potentiel du transport par voie navigable sur ce sous-réseau tient à son isolement par rapport au grand réseau. À partir du début des années 1990, la France a concentré ses efforts en vue de la réalisation de la liaison Seine-Nord Europe entre le bassin de la Seine et le bassin du Benelux, faisant ainsi de la liaison E 10 une moindre priorité. Le projet Rhin-Rhône, qui avait été planifié depuis la fin des années 1960, a par la suite été abandonné, en 1997. Après quelques années de planification réduite, le Gouvernement français, les régions (Lorraine et Rhône-Alpes en tête) et l'établissement public Voies Navigables de France (VNF) ont repris les études sur cette liaison avec l'objectif de mener un débat public en 2011 sur la liaison fluviale entre le Rhin et la méditerranée. Cette liaison a été inscrite dans la loi dite «Grenelle» ainsi que dans le schéma national d'infrastructure des transports donc la présentation a été faite en 2010.

81. Comme indiqué précédemment, quelques travaux sont nécessaires pour que le sous-réseau dans son ensemble soit conforme aux normes de la classe Vb; en outre, pour être conformes à la classe IV, certains tronçons de la Saône doivent être dragués et le canal Rhône-Sète doit être élargi et approfondi.

2. Flotte

82. La flotte spécifique du bassin du Rhône et de la Saône est constituée de bateaux dont la largeur dépasse 5,10 m, ou de bateaux d'une largeur convenable mais d'une longueur supérieure à celle des écluses Freycinet (38,5 x 5,20 m), ce qui les confine aux limites du bassin étant donné que chaque voie partant de celui-ci est de la taille desdites écluses. Actuellement, cette flotte a une capacité de 215 400 tonnes et compte 152 bateaux, sur lesquels 134, soit 209 600 tonnes, étaient en exploitation en 2008. Les voies navigables de France rendent périodiquement compte des activités de transport public, et 57 autres bateaux sont exploités pour le transport privé de sable et de gravier, également dans les limites du bassin.

Tableau 6

Bateaux de transport public présents en 2008 dans le bassin Rhône-Saône

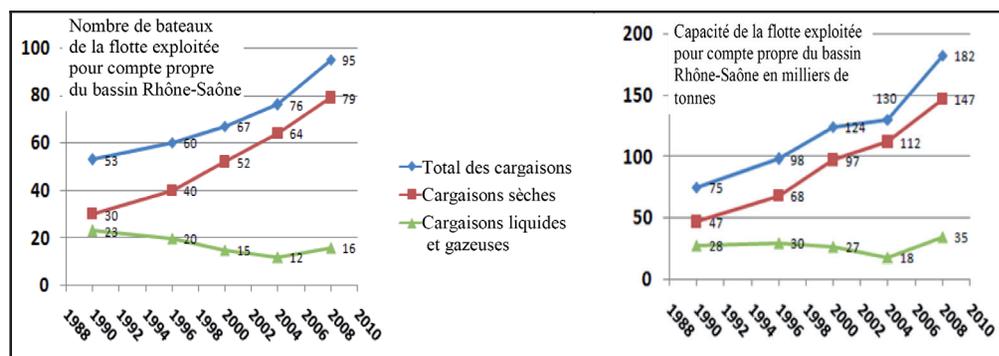
	Nombre	Tonnes	Puissance en kW	Capacité moyenne en tonnes
Flotte pour cargaisons sèches	79	147 240	32 524	1 864
Automoteurs	41	59 335	32 524	1 447
Barges	38	87 905		2 313
Flotte pour cargaisons liquides et gazeuses	16	35 322	8 290	2 208
Automoteurs-citernes	7	13 898	8 290	1 985
Barges-citernes	9	21 424		2 380
Total	95	182 562	40 814	1 922

Source: VNF.

83. On notera en premier lieu la capacité moyenne très élevée de cette flotte, près de trois fois supérieure à celle de la flotte française dans son ensemble. Ce chiffre est compréhensible dans la mesure où toutes les barges de type Freycinet, dont la capacité ferait baisser la moyenne, sont exclues du calcul puisqu'elles peuvent circuler en dehors des limites du bassin. De plus, la flotte privée n'est pas prise en compte dans les statistiques; or, sa capacité moyenne est bien inférieure (571 tonnes). Dans ce réseau, les impératifs de la logistique prévalent. Ainsi, un port qui reçoit du sable a besoin uniquement de la quantité de matériaux de construction vendue chaque jour, soit à peine 500 tonnes en France. Accueillir des barges de 2 000 tonnes reviendrait à mobiliser inutilement un investissement lourd pour disposer d'une plate-forme de stockage, ce qu'aucun exploitant ne fait. Le nombre et la capacité des bateaux qui composent la flotte ont fortement augmenté durant la dernière décennie, parallèlement à la croissance du trafic.

Figure 11

Importance et capacité de la flotte du bassin Rhône-Saône



Source: VNF.

3. Caractéristiques du transport par voie navigable

84. L'augmentation du trafic de conteneurs et du nombre de barges et d'unités automotrices a entraîné un accroissement de la flotte du bassin du Rhône et de la Saône. Il s'agit là manifestement d'un secteur d'avenir, indépendamment des crises locales ou mondiales. En revanche, on constate une nette diminution du nombre de bateaux-citernes, qui s'explique par deux faits opposés: la réaffectation d'un oléoduc de l'OTAN au transport civil, qui a considérablement réduit la quantité de produits pétroliers à transporter et entraîné le retrait d'un grand nombre de bateaux citernes; l'ouverture de nouveaux marchés, en particulier pour le transport de produits chimiques et de gaz. Le récent développement de ce secteur a été accéléré par la future obligation d'exploiter des bateaux équipés d'une double coque aux fins du transport des marchandises dangereuses. En effet, cette obligation a été l'occasion de conquérir de nouveaux marchés, avec un certain succès, grâce à la plus grande sécurité que ces bateaux offrent.

85. Par rapport au transport ferroviaire, les prix proposés sont dans l'ensemble comparables pour un volume régulier. La concurrence est donc très forte, mais on a déjà constaté des cas de collaboration visant à enrayer une concurrence meurtrière²¹. On notera que les perspectives du transport de fret ferroviaire en France sont entachées d'une forte incertitude du fait de la libéralisation du service ferroviaire, de la qualité du service offert par le gestionnaire d'infrastructure et les transporteurs ainsi que du fort développement du transport de voyageur.

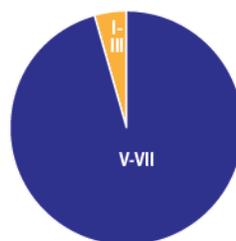
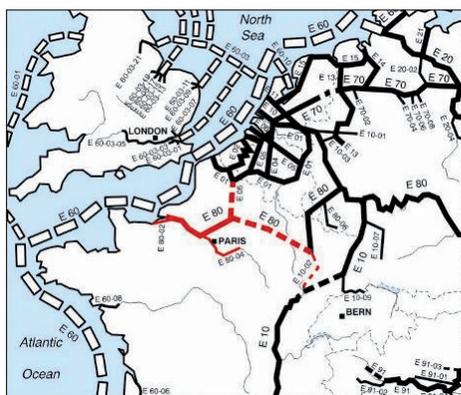
86. L'accroissement de la demande a été estimé dans le cadre d'études relatives au projet de liaison Saône-Moselle (E 10-02). Les conclusions de ces études (établies en 2005) indiquent trois scénarios envisageables pour l'évolution de la demande sur cet itinéraire, qui tiennent compte du trafic routier dans son ensemble entre les départements traversés par les voies navigables au sud de la nouvelle liaison et les départements traversés par les voies navigables au nord de celle-ci, ainsi qu'en Belgique, aux Pays-Bas et dans le bassin du Rhin en Allemagne. Dans le scénario le plus favorable aux voies navigables (scénario bleu), le trafic annuel potentiel pourrait atteindre à 15 million de tonnes. Un nouveau cycle d'études détaillées est conduit dans l'optique du débat public qui devra être conduit en 2012.

F. Bassin de la Seine et de l'Oise

87. Cette partie du réseau de 632 km comprend l'itinéraire E 80, à l'ouest, et la liaison manquante au nord vers l'itinéraire E 10.

Figure 12

Bassin de la Seine et de l'Oise



Le bassin Seine-Oise
[632 km au total]

Source: Le Livre bleu de la CEE-ONU.

²¹ À titre d'exemple, le port Edouard Herriot, situé sur le Rhône à Lyon, est un port avancé du port de Fos/Marseille pour le transport par voie navigable comme pour le transport ferroviaire. Les prix qui y sont proposés pour ces deux modes de transport sont similaires.

1. Infrastructure

88. Globalement, le réseau Seine-Oise présente des caractéristiques conformes aux prescriptions de l'AGN et aux normes AGTC du transport combiné. Un grand projet d'infrastructure avec les conséquences majeures dans ce bassin est le projet Canal Seine-Nord Europe, mis en œuvre par les VNF qui permettra de relier le bassin de la Seine avec le réseau européen des voies navigables dans la région de Nord-Pas de Calais.

89. Les bénéfices attendus du canal Seine-Nord Europe, qui sera mise en service en 2016, are considérables. Le canal lèvera un des principaux goulets d'étranglement du réseau fluvial européen à grand gabarit en liant le bassin à grand gabarit de la Seine avec tout le réseau européen des voies navigables à grand gabarit. Le canal mettra en réseau les 7 ports majeurs de la rangée nord-européenne (Le Havre, Rouen, Dunkerque, Gand, Zeebrugge, Anvers et Rotterdam), en contribuant à leur attrait et leur compétitivité dans le contexte de l'augmentation des trafics maritimes. Finalement, le canal offrira quatre plates-formes multimodales dont les services en matière de la transformation, le stockage et l'échange des marchandises permettront d'atteindre l'insertion effective du transport fluvial et ferroviaire dans les chaînes logistiques globales.

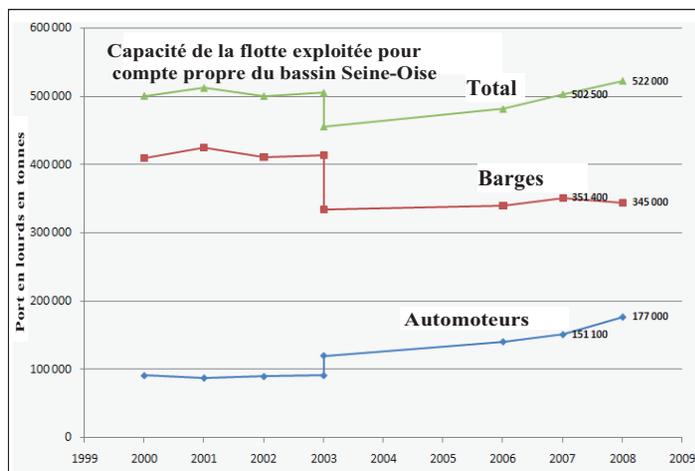
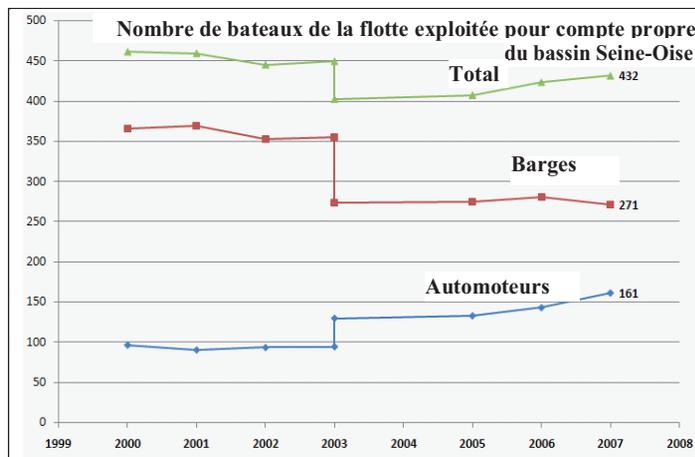
90. Le projet a franchi depuis avril 2004 toutes les étapes de concertation, d'études et de développement économique jusqu'à la finalisation au printemps 2010 du dossier complet. Le travail sur le terrain a débuté en mi-2006. L'engagement du dialogue compétitif est maintenant essentiel pour la poursuite de son développement économique, technique et financier afin de disposer de l'ensemble des données et des engagements de tous les acteurs qui contribuent au financement et au succès du projet pour en lancer ensuite la réalisation (Etat, collectivités, ports, usagers du canal et des PFM, partenaire privé).

2. Flotte

91. Le nombre de bateaux isolés dans le bassin de la Seine et de l'Oise est d'environ 500 (bateaux d'une largeur supérieure à 5,80 m). À cette largeur, la seule connexion est celle du canal du Nord (écluses d'une largeur de 6 m), tous les autres canaux étant du type Freycinet, c'est-à-dire équipés d'écluses d'une largeur de 5,20 m. La flotte est en grande partie constituée d'unités poussées, en raison de l'importance du groupage en direction de Paris. La capacité moyenne est supérieure à celle de la flotte française dans son ensemble, car il n'y a pas de bateaux du type Freycinet, d'une capacité inférieure à 400 tonnes.

Figure 13

La flotte dans le bassin Seine-Oise



Source: Estimations de VNF et du secrétariat.

92. De temps à autre, de nouveaux bateaux sont incorporés à la flotte du bassin. Ils arrivent par la mer ou sont transportés sur des barges submersibles, les deux moyens étant onéreux. Quelques bateaux de 135 m, affectés au transport de conteneurs, ont notamment été introduits de la sorte. Il convient de noter que les armateurs sont en train d'investir afin d'anticiper l'ouverture de la liaison Seine-Nord Europe, qui permettra une totale fluidité de navigation pour la flotte de l'Europe du Nord-Ouest et pourrait attirer dans le bassin de la Seine un grand nombre de bateaux transportant de plus gros volumes de fret.

3. Caractéristiques du transport par voie navigable

93. Les prix de transport des marchandises sont légèrement supérieurs à ceux pratiqués sur le Rhin. En revanche, la concurrence du rail est moins forte que dans d'autres régions de l'Europe, étant donné que la plupart des liaisons ferroviaires sont surchargées par des trains de passagers circulant autour de Paris. La concurrence est toutefois rude avec le transport routier, tout particulièrement en raison du parcours sinueux que suit la Seine pour rejoindre la mer, long de 330 km depuis Gennevilliers près de Paris, alors qu'il y a moins de 200 km à vol d'oiseau. Néanmoins, le transport par voie navigable conserve une part appréciable du trafic, supérieure à la part moyenne en France, grâce à la qualité de cette voie navigable profonde (tirant d'eau de 3,5 m). On observe également un fort développement du trafic de conteneurs sur la Seine entre le Havre et Paris, grâce aux capacités de massification de la voie fluviale, aux perspectives de croissances de Port 2000 et

cela malgré l'absence actuelle de connexion fluviale entre Port 2000 et la voie d'eau. La part modale de la voie d'eau dans le trafic total du port du Havre s'accroît ainsi d'année en année. En 2007, 170 million de tonnes de fret au total ont été transportés sur le couloir nord-sud, dont près d'un million de conteneurs (EVP). La liaison Seine-Nord Europe permettra en 2016 de capter notamment environ 230 000 conteneurs sur cet axe.

94. La part du transport routier, qui est la plus grande du marché (87 % contre 8 % pour le transport ferroviaire et 5 % pour le transport par voie navigable), s'explique par la saturation du réseau ferré, comme indiqué plus haut, mais aussi par l'absence d'interconnexion pour ce réseau à haute capacité. Or, l'existence de voies navigables de grande capacité a une influence déterminante sur la part de marché du transport par voie navigable. Sur les sections qui autorisent le transport en grande capacité, comme sur la Seine, ce mode de transport détient une part de marché appréciable (13 % des mouvements étudiés). Néanmoins, la limite de capacité sur l'itinéraire nord-sud (650 tonnes sur le canal du Nord) réduit la part du transport par voie navigable sur le parcours existant à un tout petit peu plus de 3 %. Avec la mise en service de la liaison Seine-Nord Europe la part modale de la voie d'eau passera à 10 % soit un triplement du trafic constaté avec des parts modales plus élevées dans les marchandises les plus massifiées (granulats, céréales, chimie, conteneurs).

95. La demande de transport devrait croître suivant les projections de l'UE. Les prévisions de trafic à l'horizon 2020 sur le réseau Seine-Escaut conduisent à une part modale de la voie d'eau sur le corridor Nord de 10 % (17,1 millions de tonnes); cela conduirait globalement à faire passer la part de la voie d'eau de 3 % à 6 % au niveau national. Les produits transportés concernent d'abord les matériaux de construction, céréales, produits agro-industriels, combustibles, engrais, dont la pérennité sur la voie d'eau est acquise et qui pourront renforcer leur armature logistique et gagner en compétitivité, atteignant 68 % des trafics en 2020. Le canal sera aussi un vecteur important de croissance du trafic de conteneurs maritimes et de relocalisation de centres de distribution européen aujourd'hui majoritairement localisés au Benelux. Les différentes études conduites entre 2005 et 2010 ont fait émerger des relais de croissance importants pour le trafic fluvial (chimie, produits recyclables, automobiles, colis lourds, conteneurs terrestres). Ces filières nouvellement utilisatrices de la voie d'eau, contribueront à terme de façon significative au report modal et à la réduction de la congestion en zones urbaines.

G. Parcours côtiers et voies de navigation intérieure reliées à ceux-ci

96. Les infrastructures visées sont les canaux maritimes intégrés aux parcours côtiers (E 60 – canal de Kiel et E 90 – canal de Corinthe), mais surtout les installations portuaires permettant le développement du trafic fluvio-maritime ou du cabotage, notamment dans le cadre du projet des autoroutes de la mer, promu par l'UE. Il s'agit aussi des voies de navigation intérieure isolées qui sont interconnectées au moyen de ces parcours côtiers: l'estuaire du Guadalquivir (E 60-02), les voies navigables du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ouvertes aux navires maritimes (E 60-01 et E 60-03), le Douro (E 60-04), la Göta (E 60-07), les voies navigables finlandaises (E 60-11) et le Pô en Italie (E 91).

1. Infrastructure

97. S'agissant des voies ci-dessus, il n'existe par définition aucun investissement à l'échelle du système de transport. Néanmoins, il importe de continuer à investir ou de prévoir des investissements afin d'accroître l'efficacité ou les avantages économiques potentiels de ces itinéraires combinant fleuves et mers. Certains investissements ne concernent en apparence que le trafic maritime; en réalité, toutefois, ils peuvent être utiles au transport sur l'ensemble du réseau fluvio-maritime AGN. Par exemple, l'investissement de plus de 400 millions d'euros du Gouvernement allemand dans le canal de Kiel (visant à éliminer un goulet d'étranglement de 20 km et à aménager un troisième sas à l'écluse de Brunsbüttel) permettra de réduire les temps et les coûts de transport, ce qui sera utile pour les ports maritimes principalement, qui détiennent une partie non négligeable du trafic en mer Baltique, mais aussi pour toutes les opérations fluvio-maritimes de la mer du Nord

vers la Finlande et la Fédération de Russie via la mer Baltique. Parmi les autres investissements à noter figure la nouvelle écluse donnant accès au port de Séville, mise en service en octobre 2009 (itinéraire E 60–02, bien que l'objectif ait plutôt été l'accès à la mer que le trafic fluviomaritime), et les améliorations prévues sur le canal Saimaa en Finlande (pour l'allongement de la saison d'exploitation) et l'aménagement d'un tronçon à grand tirant d'eau entre le Danube et la mer Noire, avec utilisation maximale de la capacité naturelle de la partie ukrainienne du Danube, en vue de réaliser la liaison Danube-mer Noire.

98. La situation est stationnaire au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (tel est le cas par exemple pour les ports de Goole sur l'Ouse et de Manchester sur le canal maritime de Manchester), en Suède, sur la Göta (aucun élargissement n'est actuellement prévu à Trollhättan) et en Italie (aucun progrès n'a été enregistré sur le canal Padoue-Venise).

2. Flotte

99. Selon un rapport publié en 2002²², l'innovation technique réalisée avec les mini-vraquiers, destinés au transport à courte distance et ressemblant à des boîtes, permet de mettre le transport fluviomaritime en concurrence avec le transroulage et les porte-conteneurs, en évitant la rupture de charge dans les ports maritimes. À l'échelon régional, les incidences sont importantes pour les régions sans littoral ou isolées qui disposent de cours d'eau navigables et de canaux. Il existe un potentiel de croissance pour les trajets fluviomaritimes de porte à porte, mais également une contrainte liée aux investissements et aux coûts d'exploitation supérieurs pour le type de bateau concerné.

100. C'est pour la même raison que les activités de développement ont jusqu'ici été très limitées dans le cadre du projet européen d'autoroutes de la mer. Pourquoi placer des remorques sur des rouliers en vue de longs déplacements en transit, compte tenu du temps d'immobilisation et des risques que cela implique (les portes rabattables des ferries étant par nature vulnérables), alors que les conteneurs de 45 pieds «palletwide» (extra larges) sur les lignes maritimes régulières offrent un service équivalent qui est plus efficace et moins cher ?

3. Caractéristiques du transport par voie navigable

101. Les opérations de fret dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord portent inévitablement sur une échelle beaucoup moins importante que les opérations dans l'ensemble de l'Europe continentale. Néanmoins, il y a un certain trafic de fret dans plusieurs régions, dont les plus importantes sont:

- (a) à Londres, sur la Tamise;
- (b) au nord-est de l'Angleterre sur les fleuves Hull, Humber et Trent; et
- (c) au nord-ouest de l'Angleterre sur le fleuve Mersey et le canal Manchester Ship.

102. Ces zones constituent une interface viable avec les bateaux maritimes. Dans le contexte économique actuel, peu ou aucune expansion du transport par voie navigable dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord n'est à attendre prochainement.

103. La demande et l'offre de transport sur les itinéraires maritimes en Europe ne sont pas l'objet du présent rapport. Ce qui compte, c'est d'évoluer vers des investissements combinés, à savoir des investissements nationaux dans les infrastructures des ports et des voies de navigation et des investissements des armateurs dans de nouveaux bateaux adaptés aux nouveaux besoins, ce qui aura pour effet d'accélérer les tendances observables aujourd'hui, et de susciter des investissements dans des bateaux modernes offrant le meilleur service pour de nouveaux segments du marché en particulier (voir les conteneurs «palletwide», mentionnés plus haut).

²² Jean-Pierre Risoan, «River-sea navigation in Europe», Laboratoire d'économie des transports de l'Université Lyon 2, 2002.

104. Les petits caboteurs (jusqu'à 2 000 ou 3 000 tonnes de port en lourd) continueront de jouer un rôle important dans un grand nombre de services fluviomaritimes entre des points du réseau AGN. Certains investissements leur seraient également profitables (améliorations sur le canal de Saimaa et dragage de l'accès au Douro, notamment).

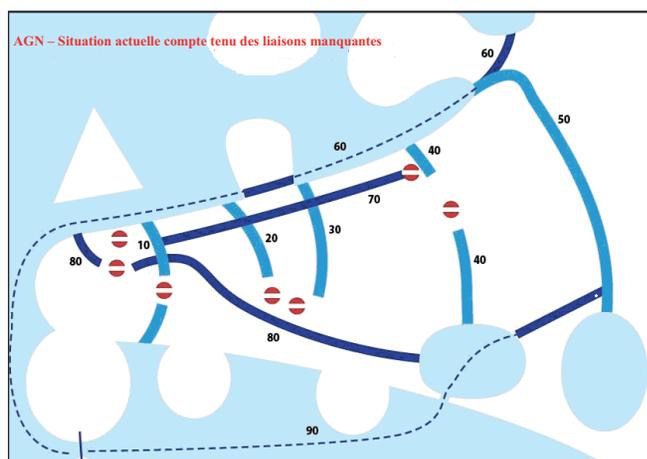
H. Conclusions: orientations et difficultés à venir

105. Ce qu'il importe de noter tout particulièrement en 2010, c'est la prise de conscience beaucoup plus large des avantages du transport par voie navigable, y compris au sein des gouvernements, qui planifient et construisent de nouvelles infrastructures ou améliorent les infrastructures existantes. Il est clair aujourd'hui que cette plus grande sensibilité est à l'origine de changements dans les décisions prises à l'échelle paneuropéenne en ce qui concerne les investissements, ce qui renforce la confiance des exploitants, qui eux-mêmes investissent davantage que dans les années 1980 et 1990. Il existe à l'évidence une tendance au développement global du marché du transport par voie navigable sur les principaux réseaux décrits aux sections A et B de ce chapitre. Les réseaux plus petits et moins intégrés, présentés aux sections C à F, offrent des infrastructures d'une qualité appropriée qui pourraient jouer un rôle plus important à condition qu'il existe une réelle demande de transport économique de grands volumes de marchandises en vrac ou de liquides, ou lorsque les conditions justifient une partie de transport par voie navigable dans une opération de transport intermodal. Dans la Fédération de la Russie, par exemple, les projets actuels sur l'organisation du trafic dans le couloir de transport international Nord-Sud pourraient mener à une augmentation du volume des marchandises en transit jusqu'à 20 à 25 millions de tonnes. On peut constater que la réponse efficace de la profession aux nouveaux besoins en matière de transport a permis de lever les obstacles qui avaient longtemps empêché ce secteur de tirer pleinement parti de son potentiel, en particulier l'obstacle que constituent les infrastructures inexistantes ou incomplètes.

106. Cet obstacle ne met pas en cause le mode de transport lui-même, ni sa situation par rapport à la concurrence. Il se caractérise par l'impossibilité d'exploiter un grand nombre d'itinéraires du réseau AGN. Les liaisons manquantes représentent près de 1 500 km, soit 5,3 % du réseau européen de voies navigables, qui compte 27 900 km. Ce pourcentage est certes faible, mais les chaînons manquants affaiblissent considérablement le réseau dans son ensemble. La figure ci-après, qui met en évidence de la manière schématique le contour géographique du réseau AGN et de ses principaux itinéraires, ainsi que les liaisons manquantes, montre clairement l'absence d'intégration au sein du réseau dans la situation actuelle.

Figure 14

Liaisons manquantes au sein du réseau AGN



Source: le secrétariat de la CEE-ONU, 2010.

107. Afin de remédier à cette situation, il convient d'achever progressivement les travaux d'infrastructure. Le lancement imminent du chantier du canal Seine-Nord Europe, comprenant la construction d'écluses d'une hauteur allant jusqu'à 30 m et un réseau de ports intérieurs, montre qu'il est possible de réaliser des canaux à grand gabarit reliant les réseaux existants avec une rentabilité économique importante, une excellente performance environnementale prouvée et qui sont largement acceptés par les territoires traversés. Il indique également que la méthodologie de réalisation des bilans socio-économiques de tels projets a changé au cours des dix-quinze dernières années. L'élargissement du périmètre d'analyse, les atouts environnementaux de ce mode et les impacts positifs sur le développement local ont tous contribué à mettre en lumière le bénéfice global de tels ouvrages. On notera que les bénéfices les plus importants sont liés aux économies de coûts de transport grâce à la massification. Ce bénéfice dépend notamment de la concurrence modale existante et donc de la politique globale des transports, en particulier, en ce qui concerne l'internalisation des coûts externes. Il apparaît donc nécessaire d'envisager une réforme de la tarification des infrastructures pour le secteur des transports.

108. La limite des coûts acceptables pour les infrastructures par rapport aux bénéfices prévus, compte tenu de tous les facteurs tels qu'ils ont été déterminés en fonction des critères actuels (en 2010), est repoussée vers le haut. Si cette tendance se maintient, il se peut que d'autres connexions plus ambitieuses et plus coûteuses entre les lignes de partage se justifient en termes économiques.

109. L'UE a l'avantage de disposer de ressources communes considérables affectées à des évaluations et à l'élaboration de politiques à l'échelle de l'Europe. Les résultats des analyses menées pour les 27 États membres peuvent être jugés pertinents pour le réseau AGN dans son ensemble. En 2005, les trois quarts des mouvements liés au trafic au sein de l'UE s'effectuaient par la route, contre seulement la moitié en 1970. Les prévisions indiquaient une croissance soutenue des activités de transport de marchandises dans l'UE. En 2001, dans son Livre blanc sur la politique des transports, la Commission Européenne prévoyait une croissance de 38 % des échanges de marchandises d'ici à 2010, entraînant une augmentation de 50 % du trafic des poids lourds si aucune mesure corrective n'était appliquée. Cette croissance aurait des effets sensibles sur l'environnement. Or, les coûts externes produits par ce secteur (pollution, consommation d'énergie, encombrement des routes principales, etc.) représentent 8 % du produit intérieur brut de l'Europe.

110. Les pays qui ne font pas partie de l'UE, tels que la Fédération de la Russie, le Kazakhstan et l'Ukraine, concentrent leurs efforts sur l'amélioration des paramètres de leur infrastructure intérieure. La mise à niveau du système de transport de la Fédération de Russie nécessitera des investissements considérables représentant près de 4,8 % du produit intérieur brut. Divers projets d'investissement sont prévus dans le programme fédéral de modernisation du système de transport (2002–2010) et la stratégie relative aux transports jusqu'en 2020. La politique ukrainienne dans le domaine du transport prévoit une modernisation des écluses sur les voies principales de navigation intérieure et le développement des activités maritimes et des installations de transport dans la région ukrainienne du Danube. Au Kazakhstan, la stratégie nationale est de procéder à la réfection des ouvrages hydrauliques sur les voies navigables intérieures et de revoir les caractéristiques techniques des principales voies navigables du Kazakhstan, tels que Irtych et le canal Oural-Caspienne et d'intégrer le système de transport fluvial des régions bordant la Caspienne dans l'itinéraire international de transit Nord-Sud²³.

111. Les mesures prises par les gouvernements dans le secteur des transports a en premier lieu transformé l'image du transport par voie navigable: celui-ci est désormais perçu comme une composante essentielle

²³ Une information plus détaillée sur les politiques nationales sur le transport par voie navigable de ces trois pays est disponible dans le rapport du secrétariat (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13) publié en 2009.

de la future offre de transport, au lieu d'être réduit à un rôle marginal et considéré par les politiques comme quantité négligeable.

112. La croissance a bien entendu été stimulée en partie par les investissements réalisés dans les infrastructures, lesquels ont permis aux exploitants d'investir avec confiance dans des capacités de transport. Tel est le cas en Allemagne, où les échanges est-ouest par le canal Mittelland élargi ont considérablement augmenté. La croissance est également notable sur les voies navigables à grande capacité isolées, en France.

113. Cela indique qu'une nouvelle dynamique s'est créée en prévision de nouveaux investissements majeurs et de l'achèvement du réseau européen de voies navigables. Cette nouvelle dynamique est entretenue par plusieurs facteurs complémentaires:

- a) Le transport par voie navigable devient plus crédible du fait que de nouveaux investissements sont en cours de préparation, notamment sur le canal Seine-Europe Nord;
- b) Les arguments du moindre coût et du respect de l'environnement, avantageux pour toutes les parties, incitent encore davantage les transporteurs à rechercher et adopter des solutions faisant appel au transport par voie navigable;
- c) L'accroissement spectaculaire du trafic de conteneurs par voie navigable, 30 ans après le début de ce trafic sur le Rhin, donne au transport par voie navigable une image «moderne» qu'il n'aurait guère pu cultiver lorsqu'il servait principalement à acheminer du charbon pour alimenter les centrales thermiques;
- d) Les professionnels du transport par voie navigable disposent d'une technologie moderne pour la logistique et les communications avec les expéditeurs et les transitaires;

114. Ainsi, la composante transport par voie navigable de l'offre globale de transport est désormais intégrée à l'élaboration des politiques relatives aux transports et aux décisions qui sont prises. Il s'agit là d'une situation relativement nouvelle, qui devrait se confirmer dans les années à venir.

Chapitre 3

Cadres institutionnel et réglementaire de la navigation intérieure dans la région de la CEE

115. Le Livre blanc sur les tendances et l'évolution de la navigation intérieure et de ses infrastructures de la CEE-ONU de 1996 affirmait qu'il n'y avait pas de marché unique de la navigation intérieure en Europe, que le marché se composait au contraire d'éléments fragmentés correspondant aux différents bassins fluviaux et aux canaux d'interconnexion et que les règles régissant l'accès au marché étaient tout aussi fragmentées et disparates, pour autant qu'il en existe²⁴.

116. Comme en 1996, aujourd'hui plusieurs organismes internationaux, dont la portée géographique, le mandat et les domaines d'application diffèrent, composent le cadre institutionnel pour la navigation intérieure dans la région de la CEE. Le cadre réglementaire complexe pour la navigation intérieure en Europe qui en résulte est souvent considéré comme un obstacle au développement du transport par voie navigable. Le chapitre présent offre une mise à jour de l'analyse des aspects institutionnel et réglementaire de la navigation intérieure et décrit les progrès les plus importants dans ce domaine. A cette fin, le chapitre décrit brièvement les institutions de la navigation intérieure européenne en mettant l'accent sur leurs points communs et leurs différences quant à leur mandat et à leur portée régionale (sect. A), analyse les composantes principales du cadre réglementaire existant pour les opérations du transport par voie navigable (sect. B) et, en conclusion, décrit les priorités pour son développement, identifiées dans les documents stratégiques récents sur la politique paneuropéenne (sect. C).

A. Le cadre institutionnel de la navigation intérieure européenne

1. Un paysage institutionnel à plusieurs niveaux

117. Comme en 1996, dans la partie européenne de la région de la CEE, la navigation intérieure est actuellement régie par des institutions et organismes intergouvernementaux, parmi lesquels figurent des commissions fluviales, l'UE, la CEE-ONU et des conférences ministérielles paneuropéennes.

118. Les principaux fleuves internationaux européens sont gérés par des commissions spécialement constituées, chargées d'établir des normes techniques et juridiques régissant la navigation dans leur bassin hydrographique respectif. À l'heure actuelle, la région de la CEE en compte quatre.

119. La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) trouve son origine déjà dans l'Acte Final du Congrès de Vienne en 1815,

²⁴ TRANS/SC.3/138, par. 92.

qui comportait des dispositions sur la navigation sur les fleuves internationaux et le Rhin, en particulier. La convention de Mainz conclue en 1831 – la première à régir la navigation sur le Rhin, a été suivie par la Convention de Mannheim de 1868 pour la navigation du Rhin, qui, en sa version amendée par les conventions et les protocoles plus récents, continue à être en vigueur. La composition en termes d'Etats membres a évolué au cours du temps et inclut actuellement l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse. La CCNR a pour principaux objectifs de promouvoir le développement de la navigation rhénane et de garantir un niveau élevé de sécurité pour la navigation et son environnement. Ses décisions sont juridiquement contraignantes pour tous ses États membres. Elle a son siège à Strasbourg (France).

120. La Commission de la Moselle a été créée en vertu de la Convention au sujet de la canalisation de la Moselle conclue en 1956 par l'Allemagne, la France et le Luxembourg. Elle s'est réunie pour la première fois le 21 décembre 1962, soit un an et demi après la fin des travaux. La Commission de la Moselle formule des décisions contraignantes, au moyen desquelles elle régit la navigation sur la Moselle et qui portent notamment sur les règles de navigation, les certificats des membres d'équipage, les prescriptions relatives aux effectifs et les péages. Le siège de la Commission est établi à Trèves (Allemagne).

121. La Commission du Danube a été créée en vertu de l'article V de la Convention de Belgrade de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube. Cependant, déjà en 1856, l'Article XVI du Traité de Paris créait une commission européenne de Danube qui a existé, avec quelques modifications, jusqu'à la seconde guerre mondiale. En 2010, la Commission compte 11 États membres (Allemagne, Autriche, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Hongrie, République de Moldova, Roumanie, Serbie, Slovaquie et Ukraine) qui s'engagent à maintenir leurs secteurs du Danube en état de navigabilité, à exécuter les travaux nécessaires et à ne pas entraver la navigation. Elle formule des décisions et des recommandations qui ne sont pas juridiquement contraignantes et qui doivent être appliquées par transposition dans la législation nationale de ses États membres.

122. La Commission internationale du bassin de la Save («Commission de la Save») a été créée en 2004 en vue d'appliquer l'Accord-cadre international sur le bassin de la Save conclu par les quatre pays riverains (Bosnie-Herzégovine, Croatie, Serbie et Slovénie). Elle a pour objectif d'établir un régime international applicable à la navigation sur la Save et ses affluents, d'assurer une gestion durable des ressources hydriques et de mettre en œuvre des mesures visant à prévenir ou limiter les risques. Ses décisions dans le domaine de la navigation sont juridiquement contraignantes pour ses États membres.

123. Dans les États membres de l'UE, la navigation intérieure est de plus en plus régie par la législation de l'UE. En 2001, la Commission européenne a publié un Livre blanc («La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix»), dans lequel elle met en évidence les conséquences de la congestion due au déséquilibre entre les modes de transport et la nécessité d'intégrer les transports dans le cadre du développement durable. Un ensemble de mesures est proposé en vue de redynamiser des modes de transport autres que le transport routier, notamment le transport par voie navigable. La politique de l'UE en matière de transport intérieur a été étoffée par la Commission européenne dans sa communication de 2006 sur le programme d'action «NAIADES» («Navigation intérieure: actions et développement en Europe») ²⁵. Axé sur quatre grands domaines (marchés, flotte, emplois et qualifications, et image) pour la période allant de 2006 à 2013, le programme «NAIADES» prévoit des mesures concrètes dans chacun d'entre eux ²⁶.

²⁵ COM (2006) 6 final du 17 janvier 2006.

²⁶ Cette communication a été diffusée par le Groupe de travail des transports par voie navigable sous la cote ECE/TRANS/SC.3/2006/5.

124. L'UE réglemente également les principales questions de nature technique, économique et juridique ayant trait à la navigation intérieure, telles que l'accès au marché et à la profession, les aides d'État, la concurrence, la détermination des prix, les prescriptions techniques applicables aux bateaux et les certificats de conducteur de bateaux au moyen d'un ensemble de directives. Les incertitudes éventuelles concernant l'applicabilité de ces textes à la navigation sur le Rhin, qui est régie par la Convention de Mannheim qui leur est antérieure et met en jeu un troisième État (Suisse)²⁷, sont levées grâce à l'harmonisation progressive de ces deux régimes et à la coopération étroite établie entre la Commission européenne et la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

125. À l'échelle paneuropéenne, les conférences ministérielles sur le transport par voie navigable qui ont été organisées périodiquement ces quinze dernières années ont débouché sur des déclarations ministérielles concernant les priorités pour le développement de ce type de transport²⁸. La déclaration la plus récente, adoptée à Bucarest en septembre 2006, portait sur un large éventail de questions liées à l'harmonisation et à l'intégration du cadre réglementaire, à la mise en valeur concertée du transport par voie navigable, au développement des infrastructures et à l'environnement.

126. La CEE-ONU s'intéresse aussi bien aux aspects techniques que réglementaires de la navigation intérieure paneuropéenne. Centre reconnu en matière d'accords internationaux sur les transports intérieurs, elle a élaboré plus de 50 conventions internationales qui forment le cadre juridique et regroupent les réglementations techniques régissant le développement du transport international routier, ferroviaire, intermodal et par voie navigable, ainsi que le transport des marchandises dangereuses et la construction de véhicules routiers. Dans le domaine de la navigation intérieure, la CEE-ONU a élaboré des conventions internationales, dont elle est responsable, comme l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) de 1996, l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) de 2000, ainsi que plusieurs conventions portant sur des questions de droit international privé et de responsabilité²⁹. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) s'occupe d'un grand nombre de questions liées aux normes techniques et aux normes en matière de sécurité et assure que ces normes sont appliquées de manière harmonisée au moyen de résolutions dont il contrôle régulièrement l'acceptation par les États membres de la CEE-ONU³⁰. De nombreuses résolutions de la CEE-ONU, comme la Résolution no 24 relative au Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), et la Résolution no 31 relative aux recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international, ont été acceptées et appliquées par un nombre important de pays.

127. Les États membres des organisations et organismes susmentionnés sont recensés dans le tableau ci-après.

²⁷ R. Bieber, F. Maiani, M. Delaloye, Droit européen des transports, Helbing & Lichtenhahn, Dossiers de droit européen, 2006, «Les transports par voie navigable», par. 138 à 143.

²⁸ Conférence ministérielle sur le transport par voies de navigation intérieure (Budapest, septembre 1991); Conférence paneuropéenne de Rotterdam sur le thème «Accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport par voie navigable» (Rotterdam, 5 et 6 septembre 2001) et Conférence sur «La navigation intérieure, élément clef pour le futur système de transport paneuropéen» (Bucarest, 13 et 14 septembre 2006). Les déclarations ministérielles les plus récentes peuvent être consultées à l'adresse suivante: www.unece.org/trans/cd.html.

²⁹ Pour la liste complète des conventions de la CEE-ONU sur les transports par voie navigable, voir: www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_legalinst.html.

³⁰ Pour la liste complète des résolutions de la CEE-ONU sur les transports par voie navigable et le rapport du secrétariat relatif à leur acceptation, voir: www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html.

Tableau 1
États membres des organisations chargées de la navigation intérieure
 (Membres à part entière seulement)

	<i>CEE-ONU</i>	<i>Union européenne</i>	<i>Commission centrale pour la navigation du Rhin</i>	<i>Commission du Danube</i>	<i>Commission de la Save</i>	<i>Commission de la Moselle</i>
Allemagne	x	x	x	x		x
Autriche	x	x		x		
Bélarus	x					
Belgique	x	x	x			
Bosnie-Herzégovine	x					x
Bulgarie	x	x		x		
Croatie	x			x	x	
États-Unis	x					
Fédération de Russie	x			x		
Finlande	x	x				
France	x	x	x			x
Hongrie	x	x		x		
Irlande	x	x				
Italie	x	x				
Lituanie	x	x				
Luxembourg	x	x				x
Pays-Bas	x	x	x			
Pologne	x	x				
République de Moldova	x			x		
République tchèque	x	x				
Roumanie	x	x		x		
Royaume-Uni	x	x				
Serbie	x			x	x	
Slovaquie	x	x		x		
Slovénie	x	x				x
Suisse	x		x			
Ukraine	x			x		

128. Au niveau de l'industrie, plusieurs organisations représentent les intérêts de différentes parties du secteur de navigation intérieure au niveau européen:

- a) l'Union Européenne de navigation fluviale (UENF) qui représente l'industrie de la navigation intérieure en Europe. Ses membres sont les associations nationales des propriétaires des barges et les opérateurs des barges de huit pays européens phares dans la navigation intérieure ;
- b) l'Organisation Européenne des Bateliers qui représente les bateliers individuels privés ;
- c) la Fédération européenne des ports intérieurs (FEPI);

- d) l'Union européenne des transports fluvio-maritimes (ERSTU) ;
- e) la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) qui s'occupe des questions sociales et de l'emploi ;
- f) Inland Navigation Europe (INE) qui représente les opérateurs de l'infrastructure et les administrations des voies navigables.

129. On peut donc considérer qu'en 2010, outre les réglementations nationales, six régimes juridiques internationaux régissent la navigation intérieure en Europe: la réglementation en vigueur au sein de l'UE, les régimes spécifiques au Rhin, au Danube, à la Moselle et à la Save et le régime mis en œuvre par la CEE-ONU. Tous, à l'exception de la Commission internationale du bassin de la Save, qui a été créée en 2003 à titre d'organe temporaire et a acquis son statut d'organisation permanente en 2005, existaient déjà lorsque la CEE-ONU a publié, en 1996, le premier Livre blanc sur la navigation intérieure.

130. Cependant, avec l'élargissement progressif de l'UE, la législation commune de l'UE est étendue à un plus grand nombre de pays ayant des voies navigables importantes. Suite au dernier élargissement de 2007, plus de 37 000 km de voies navigables de vingt pays sur les vingt-sept états membres de l'UE sont régis par la même législation, à l'exception notable du Danube, dont une partie importante reste en-dehors de l'UE.

131. La révision de la convention de Belgrade, initiée en 1993 afin de refléter les changements économiques et politiques du Danube, et auxquels il est fait référence dans le Livre blanc de 1996, pourrait avoir un effet considérable sur l'harmonisation du régime de la navigation sur le Danube. En effet, un des amendements vise à donner à la Commission du Danube le pouvoir de prendre des décisions juridiquement contraignantes à l'instar d'autres commissions fluviales. Toutefois, les négociations sur le texte révisé n'ont pas encore abouti.

2. Avenir des institutions européennes chargées de la navigation intérieure

132. La multiplicité institutionnelle de la navigation intérieure dans la partie européenne de la région de la CEE-ONU et les différents régimes juridiques sous-jacents de la navigation intérieure ont fait l'objet ces dernières années d'un grand nombre d'études, de documents directifs et de déclarations ministérielles³¹. Alors que certaines études et certains documents directifs prônent une transformation en profondeur du paysage institutionnel, c'est-à-dire la création d'une nouvelle institution européenne chargée de promouvoir le transport par voie navigable³², d'autres préconisent une «révolution tranquille», c'est-à-dire la poursuite de l'harmonisation des règles techniques et juridiques régissant la navigation intérieure en Europe, en vue de

³¹ Rapport du Groupe EFIN (Cadre européen pour la navigation intérieure): «Un nouveau cadre institutionnel pour la navigation intérieure en Europe» (octobre 2004), étude «PINE» sur les perspectives de la navigation intérieure dans l'Europe élargie (septembre 2004), Inventaire des obstacles législatifs s'opposant actuellement à l'instauration d'un marché paneuropéen de la navigation intérieure qui soit à la fois harmonisé et concurrentiel, et solutions qui pourraient être adoptées pour surmonter lesdits obstacles (ECE/TRANS/SC.3/2005/1, janvier 2005), avis du Comité économique et social européen sur «Le cadre institutionnel pour la navigation intérieure en Europe» (avril 2006) et Déclaration des ministres des États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (Déclaration de Bâle), mai 2006.

³² Groupe EFIN (Cadre européen pour la navigation intérieure): «Un nouveau cadre institutionnel pour la navigation intérieure en Europe»; Avis du Comité économique et social européen sur «Le cadre institutionnel pour la navigation intérieure en Europe».

leur uniformisation³³. Le régime applicable à la navigation intérieure dans la région de la CEE-ONU demeure un thème de premier plan des débats sur les politiques à mener et, récemment, en 2008, la Commission européenne a commandé une étude d'impact des propositions visant à moderniser et à renforcer le cadre organisationnel qui sous-tend les transports par voie navigable en Europe³⁴.

133. Dans un rapport publié en 2004, le Groupe EFIN (Cadre européen pour la navigation intérieure) recensait une série d'obstacles qui empêchaient de tirer pleinement parti des possibilités de la navigation intérieure et faisait valoir qu'en l'état, le cadre institutionnel était trop faible pour attirer l'attention, au niveau politique, sur ces obstacles et pour mobiliser l'ensemble des ressources nécessaires au développement de ce secteur. Dans son rapport, le Groupe EFIN préconisait la création d'une organisation européenne de la navigation intérieure qui chapoterait les institutions existantes. Cette organisation comporterait des volets politiques, administratifs et financiers, et inclurait également des pays non membres de l'UE. Dans son avis de 2006 sur le cadre institutionnel pour la navigation intérieure en Europe (2006/C 185/18), le Comité économique et social européen soutenait la création d'une organisation paneuropéenne de la navigation intérieure, au sein de laquelle coopéreraient tous les organismes et pays européens concernés, y compris l'UE.

134. En 2006, dans sa communication annonçant le lancement du programme d'action «NAIADES», la Commission européenne envisageait de stimuler le processus de modernisation de la structure organisationnelle du transport par voie navigable. Toutefois, dans son premier rapport d'activité sur la mise en œuvre de ce programme (COM/2007) 770 final, Bruxelles, 5 décembre 2007), elle indiquait que, dans les circonstances d'alors, il était préférable de fonder le cadre organisationnel sur les acteurs institutionnels existants, l'analyse d'impact ayant montré que la modification de la structure organisationnelle ne suffirait pas à éliminer les obstacles au développement des transports par voie navigable en Europe³⁵. Le rapport sur l'analyse d'impact préconisait de renforcer ou de réorganiser la coopération entre la Commission européenne et les commissions fluviales.

135. La poursuite de l'harmonisation des règles et réglementations internationales pourrait à terme venir à bout du morcellement actuel du paysage institutionnel³⁶. Mais il faut, pour ce faire, mettre en place les procédures et mécanismes nécessaires et efficaces afin d'assurer que, hormis des exceptions spécifiques et locales, l'adoption de nouvelles règles et réglementations ou la mise à jour ou la révision des règles et réglementations existantes recueillent le plus large accord possible et servent de modèle pour l'application à l'échelle sous-régionale et nationale. Une telle approche pratique a été suggérée en 2005 par plusieurs experts, et, notamment, les experts qui ont contribué à l'Inventaire de la CEE-ONU des obstacles législatifs s'opposant actuellement à l'instauration d'un marché paneuropéen de la navigation intérieure qui soit à la fois harmonisé et concurrentiel, et solutions qui pourraient être adoptées pour surmonter lesdits obstacles, (ci-après l'inventaire de la CEE-ONU des obstacles législatifs).

136. La section ci-après, qui porte sur le cadre réglementaire européen de la navigation intérieure, présente les régimes juridiques appliqués actuellement par l'UE, la CEE-ONU et les commissions fluviales et analyse leur degré d'harmonisation.

³³ J. M. Woehrling, Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), «Le cadre légal de la navigation intérieure européenne est-il adapté ?», Renforcer le transport par voies navigables: Aller de l'avant grâce à la coopération paneuropéenne, CEMT, 2006, p. 40 à 45: www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/pubpdf/06WatPaneuropF.pdf.

³⁴ Commission européenne, «Report on the impact assessment of proposals aiming to modernize and reinforce the organizational framework for inland waterway transport in Europe» (octobre 2008), en anglais uniquement à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/transport/inland/studies/doc/2008_ia_modernise_inland_waterway.pdf.

³⁵ Commission européenne, «Report on the impact assessment of proposals aiming to modernize and reinforce the organizational framework for inland waterway transport in Europe» (en anglais uniquement).

³⁶ «Le cadre légal de la navigation intérieure européenne est-il adapté ?», J. M. Woehrling, p. 40 à 45.

B. Cadre réglementaire de la navigation intérieure

137. Axés sur les principaux aspects de la navigation intérieure, les régimes appliqués par l'UE, la CEE-ONU et les commissions fluviales pour ce type de navigation couvrent un grand nombre de domaines identiques: normes et paramètres applicables aux voies navigables intérieures, accès à ces voies, prescriptions techniques et prescriptions relatives à la sécurité, éléments de droit civil et de droit public relatifs aux opérations de transport, aspects de la navigation intérieure liés à l'environnement, etc.

138. La portée et l'effet juridique précis des régimes de la navigation intérieure dans la partie européenne de la région de la CEE-ONU varient en fonction de l'origine et du mandat du régime considéré. Le tableau figurant à l'annexe décrit brièvement les régimes appliqués par l'UE, la CEE-ONU et les commissions fluviales, soulignent les instruments juridiquement contraignants, lorsqu'ils existent. Leurs éléments les plus importants (normes et paramètres applicables aux voies navigables européennes, accès au marché, prescriptions techniques et prescriptions relatives à la sécurité, éléments de droit civil et de droit public relatifs aux opérations de transport par voie navigable et aspects liés à l'environnement) sont présentés, dans leurs grandes lignes, dans les paragraphes suivants.

1. Normes et paramètres applicables aux voies navigables européennes

139. Le principal instrument juridique international mettant en évidence le réseau de voies navigables européennes d'importance internationale reste l'AGN. Non seulement l'AGN aide les pays à suivre et à coordonner le développement de leur réseau de voies navigables mais il sert de référence pour d'autres accords portant sur des questions liées à la navigation intérieure. Ainsi, l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) prévoit que seuls les États sur le territoire desquels se trouvent des voies navigables, qui font partie du réseau défini dans l'AGN, peuvent devenir Parties contractantes.

140. Les commissions fluviales communiquent des renseignements sur l'état des bassins hydrographiques dont elles s'occupent, alors qu'en règle générale, les directives de l'UE précisent les régions géographiques dans lesquelles leurs prescriptions s'appliquent.

2. Accès au marché

141. Même si la liberté de navigation des voies navigables internationales est inscrite dans des instruments internationaux aussi fondamentaux que l'Acte final du Congrès de Vienne (1815), aucun instrument juridique international n'établit la liberté d'accès à toutes les voies navigables de la région de la CEE. Selon certaines études récentes, d'importantes restrictions d'accès perdurent pour un certain nombre des voies navigables dans la région de la CEE³⁷.

142. Les règlements (CEE) nos 3921/91 et (CE) 1356/96 de l'UE autorisent expressément les transporteurs par voie navigable qui peuvent établir l'existence d'un lien «authentique» avec un État membre à effectuer des transports à l'intérieur d'un État membre de l'UE autre que celui dans lequel ils sont établis (cabotage) comme

³⁷ Groupe EFIN: «Un nouveau cadre institutionnel pour la navigation intérieure en Europe», par. 37; CEE: «Inventaire des obstacles législatifs s'opposant actuellement à l'instauration d'un marché paneuropéen de la navigation intérieure qui soit à la fois harmonisé et concurrentiel, et solutions qui pourraient être adoptées pour surmonter lesdits obstacles» (ci- après «Inventaire des obstacles législatifs» (2005)), par. 5 à 7.

entre pays de l'UE. Ces deux règlements sont sans incidence sur le droit de transport qu'ont les bateaux de pays non membres de l'UE qui sont Parties contractantes à la Convention de Mannheim et à la Convention de Belgrade.

143 Au paragraphe 1 de son article 4, la Convention de Mannheim (telle que modifiée par le Protocole additionnel no 2) réserve le droit d'effectuer les transports entre des points situés sur le Rhin et ses affluents aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin, soit des bateaux qui ont un lien authentique avec l'un des États membres de la CCNR ou de l'UE. Actuellement, ceci inclut vingt huit États (l'UE et la Suisse) et couvre aussi les opérations de cabotage. Les bateaux n'appartenant pas à la navigation du Rhin ne sont autorisés à effectuer de tels transports que dans des conditions déterminées par la CCNR. Jusqu'à présent, celle-ci n'a jamais précisé en termes généraux quelles étaient ces conditions, n'ayant été saisie qu'une seule demande dans ce domaine. L'article 4 de la Convention précise en outre que les conditions dans lesquelles les bateaux n'appartenant pas à la navigation du Rhin sont autorisés à effectuer des transports de marchandises et de personnes entre un lieu situé sur le Rhin et ses affluents et un lieu situé sur le territoire d'un État tiers sont déterminées par accord entre cet État tiers et l'État rhénan concerné.

144. La Convention de Belgrade énonce que le principe de la liberté de navigation des bateaux de tous pavillons s'applique à tout trafic transfrontalier sur le Danube, mais exclut du transport national (cabotage) les bateaux battant pavillon étranger. Le même principe s'applique sur la Save.

145. Enfin, les voies navigables nationales de plusieurs pays non membres de l'UE demeurent interdites à la navigation internationale (Fédération de Russie, Kazakhstan) ou n'y sont ouvertes qu'aux termes d'accords bilatéraux (Ukraine)³⁸.

146. Si la situation relative aux règles régissant l'accès au marché n'a pas beaucoup évolué depuis l'analyse qui en était faite dans le premier Livre blanc publié par la CEE-ONU en 1996 et l'analyse plus récente de l'inventaire de la CEE-ONU des obstacles législatifs, un changement notable a eu lieu en ce qui concerne le champs d'application géographique de la législation de l'UE. En effet, les deux dernières vagues d'élargissement de l'UE se sont traduites par l'intégration, dans le marché de l'UE, des voies navigables de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Pologne, de la République tchèque, de la Roumanie et de la Slovaquie.

³⁸ Pour plus de détails sur l'accès aux voies navigables de ces 3 pays, voir le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13.

3. Prescriptions techniques et prescriptions relatives à la sécurité applicables au transport par voie navigable

147. Les prescriptions techniques et les prescriptions relatives à la sécurité applicables au transport par voie navigable portent notamment sur les règles de route, les prescriptions relatives à la construction des bateaux de navigation intérieure (prescriptions techniques), les prescriptions relatives à la délivrance de certificats de conduite, les règles régissant le transport de marchandises dangereuses et les règles relatives aux services d'information fluviale et à la navigation de plaisance. Dans la plupart de ces domaines, l'UE, la CEE-ONU et les commissions fluviales ont adopté des documents spécifiques, qui sont recensés à l'annexe. Même si les réglementations et les recommandations en vigueur émanent d'organismes différents, le contenu de ces documents est, dans une large mesure, harmonisé.

148. S'agissant des règles de route, les principales règles uniformes (signalisation – visuelle ou autre – des bateaux, signalisation sonore et radiotéléphonie, signalisation et balisage des voies navigables, règles de stationnement, prescriptions relatives à la signalisation et à la notification, prévention de la pollution de l'eau et élimination des déchets) sont énoncées dans les résolutions de la CEE-ONU relatives au «Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)» et à la «Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI)»³⁹. Les premières éditions du code CEVNI et du SIGNI, adoptées en 1962 et en 1957 respectivement, s'inspiraient dans une large mesure des dispositions du Règlement de police pour la navigation du Rhin et ont été utilisées par la Commission du Danube comme documents de référence lors de l'élaboration des «Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube». Le contenu de ces résolutions évolue à mesure que sont modifiées les réglementations des commissions fluviales, ce qui permet d'assurer un degré élevé d'harmonisation entre ces documents. La révision la plus récente du CEVNI fondée sur une analyse comparative des réglementations de la CCNR, de la Commission du Danube, de la Commission de la Moselle et de la Commission de la Save, a été effectuée en 2008–2009.

149. S'agissant des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, la coexistence de plusieurs régimes juridiques a des incidences négatives plus graves. On peut lire dans le Livre blanc de 1996 [qu'] «en Europe, l'existence de différents systèmes de règlements sur des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, complétés par des législations nationales différentes, a empêché jusqu'à présent la réussite des efforts entrepris pour obtenir la reconnaissance réciproque, dans tous les pays du continent, du certificat national de bateau, sans visite supplémentaire des bateaux sous pavillon étranger»⁴⁰. Cette conclusion est reprise dans l'inventaire de la CEE-ONU des obstacles législatifs⁴¹. En effet, comme on peut le constater à la lecture des annexes, tous les organismes chargés de la navigation intérieure ont défini leurs propres prescriptions techniques parfois plus ou moins équivalentes⁴². De plus, jusqu'à récemment, aux termes de l'article 22 de la Convention de Mannheim tout bateau entreprenant son premier voyage sur le Rhin devait avoir obtenu un certificat délivré par l'un des États membres de la CCNR.

³⁹ À cet égard, il convient de noter que la CEE-ONU maintient les normes juridiques internationales en ce qui concerne les règles de la circulation et la signalisation routière, codifiées dans la Convention sur la circulation routière de 1968 et la Convention sur la signalisation routière de 1968, ainsi que les Accords européens du 1 mai 1971 les complétant.

⁴⁰ À cet égard, il convient de noter que la CEE-ONU maintient les normes juridiques internationales en ce qui concerne les règles de la circulation et la signalisation routière, codifiées dans la Convention sur la circulation routière de 1968 et la Convention sur la signalisation routière de 1968, ainsi que les Accords européens du 1 mai 1971 les complétant.

⁴¹ CEE, Livre blanc sur les tendances et l'évolution de la navigation intérieure et de ses infrastructures, 1996 (TRANS/SC.3/138, par. 72).

⁴² Les recommandations formulées par la Commission du Danube dans ce domaine ont toujours été élaborées sur la base des dispositions de la Résolution no 61 de la CEE.

150. Depuis 1996, la situation a nettement évolué. À la suite du rapprochement progressif entre la directive 2006/87/CE de l'UE établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et les prescriptions de la CCNR, ainsi que de l'adoption du septième Protocole additionnel à la Convention de Mannheim, qui permet à la CCNR de reconnaître les certificats délivrés par l'UE et des pays tiers, la CCNR, en mai 2008, a reconnu officiellement l'équivalence des prescriptions de l'UE avec le Règlement de visite des bateaux du Rhin (qu'elle a établi). En conséquence, le certificat communautaire pour bateaux de la navigation intérieure, délivré conformément à la directive 2006/87/CE, est valable sur la plupart des voies navigables de l'UE, y compris le Rhin. L'élargissement de l'UE a étendu sa portée géographique à la plupart des pays européens ayant des intérêts dans le secteur de la navigation intérieure.

151. Toutefois, le problème demeure pour les pays qui ne sont pas membres de l'UE (parmi lesquels figurent plusieurs États riverains du Danube). La reconnaissance des certificats de bateau délivrés par ces pays est assujettie aux mesures supplémentaires qui seront adoptées par la Commission européenne au titre de l'article 18 de la directive 2006/87/CE. Elle se fera au cas par cas puisque les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure battant pavillon d'un État non membre de l'UE ne sont régies par aucun instrument régional ou international juridiquement contraignant. La Résolution no 61 de la CEE-ONU, qui porte sur les recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure, établit des normes paneuropéennes dans ce domaine et est utilisée comme document de référence par la Commission du Danube. Elle prévoit la reconnaissance des certificats délivrés hors de l'UE, dès lors qu'il y a, dans la mesure du possible, équivalence entre ses propres prescriptions et celles de la directive de l'UE. Toutefois, cette possibilité est encore largement sous-utilisée.

152. Dans une certaine mesure, la situation est la même s'agissant de la reconnaissance des certificats de conduite de bateaux, puisque chaque régime applicable à la navigation intérieure comprend des dispositions spécifiques à cet égard et que, jusqu'à récemment, une patente de batelier du Rhin spéciale était requise pour naviguer sur le Rhin. Toutefois, la révision de 2009 de la Résolution no 31 de la CEE-ONU, qui porte sur les recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international et les études d'experts y afférentes⁴³ ont confirmé la convergence des prescriptions en vigueur de l'UE, de la CEE-ONU et de la Commission du Rhin en ce qui concerne l'âge minimal, l'expérience professionnelle, les connaissances professionnelles et l'aptitude physique et mentale des candidats. En outre, en 2003, la CCNR a amorcé le processus de reconnaissance des certificats délivrés par des pays non membres, conformément aux dispositions du Protocole additionnel no 7 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin. Ces certificats sont reconnus au cas par cas et la reconnaissance est soumise à un certain nombre de conditions, (certificat supplémentaire de connaissance du secteur, certificats médicaux pour les personnes de plus de 50 ans, etc.). Cependant, à l'heure actuelle, il n'existe pas de certificat de conduite de bateau unique au sein de l'UE. En outre, dans le cas des voies navigables pour lesquelles des connaissances spéciales des conditions de navigation sont requises (au sein de l'UE et hors de l'Union), il faut établir d'un commun accord des méthodes simples et peu coûteuses permettant aux personnes demandant un certificat de conduite de bateau d'acquérir ces connaissances et de prouver qu'elles les ont acquises. L'UE a récemment débuté le travail sur la révision de la Directive 96/50/CE de l'UE concernant les conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateau de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes au sein de la Communauté dans le but de créer un certificat de conducteur commun pour l'ensemble de l'UE.

⁴³ CE, DG TREN, *Final Report of the Impact Assessment and Evaluation study on a "Proposal for a legal instrument on the harmonization of boatmaster's certificates in inland waterway transport"* (2009).

153. En ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses par voie navigable dans le Livre blanc qu'elle a publié en 1996, la CEE-ONU constate l'absence de convention paneuropéenne ou d'un autre instrument juridiquement contraignant et renvoie aux différents instruments élaborés par la CEE-ONU, la CCNR et la Commission du Danube. Depuis lors, les règles applicables ont été codifiées dans l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), adopté à Genève le 26 mai 2000 sous l'égide de la CEE-ONU et de la CCNR. Cet accord, qui est entré en vigueur le 29 février 2008, établit un cadre juridique harmonisé régissant les principaux éléments du transport des marchandises dangereuses, y compris des dispositions relatives aux matières et objets dangereux, à leur transport par colis et en vrac à bord de bateaux de navigation intérieure ou de bateaux-citernes, et à la construction et l'exploitation de ces types de bateau. En février 2011, 16 États étaient Parties contractantes à l'ADN.

154. Autre évolution enregistrée depuis 1996, des normes et réglementations ont été établies pour les services d'information fluviale (SIF), c'est-à-dire les services d'information harmonisés facilitant la gestion du trafic et des transports dans le domaine de la navigation intérieure, y compris les interfaces avec d'autres modes de transport, ont été mises en place. Étant donné la grande diversité des solutions techniques disponibles (radio VHF, services mobiles de communication de données, le système mondial de navigation par satellites (GNSS), Internet, etc.), l'accent est mis sur les services visant à faciliter l'échange d'informations entre les différents intervenants de la navigation intérieure, par exemple sur les chenaux et sur le trafic, la gestion du trafic, la logistique des transports, et l'application des réglementations ou encore les notifications relatives à l'atténuation des effets des catastrophes. Les normes harmonisées à l'échelle internationale relatives au cadre général des services d'information fluviale et les outils spécifiques y afférents, tels que les systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur), les systèmes électroniques de comptes rendus de navire, la transmission électronique de données à la batellerie et les systèmes automatiques d'identification (AIS) pour la navigation intérieure, élaborés par des groupes internationaux d'experts, forment la base des instruments de l'UE, de la CEE-ONU et des commissions fluviales dans ce domaine.

155. Dans le but de faciliter l'échange d'information d'une partie des données sur la coque des bateaux de la navigation intérieure (le numéro unique d'identification, le nom, la longueur et la largeur du bateau, double coque ou non etc.) sur la base de la réglementation internationale sur les prescriptions technique et le reportage électronique, le projet PLATINA de l'UE a commencé en 2010 à travailler sur une base des données de l'UE sur les coque/bateau intérieurs. Le projet avait pour but de fournir un service pilote pour les premiers utilisateurs intéressés et graduellement établir une connexion avec les autres autorités certifiant les bateaux et les autorités SIF.

156. Une autre question liée à la navigation intérieure, à savoir la navigation de plaisance, a pris de l'importance ces dix dernières années, en particulier s'agissant du développement régional. Jusqu'à présent, cette question a été traitée soit à l'échelle nationale, soit par le biais de résolutions de la CEE-ONU, comme la Résolution no 52 relative au Réseau européen de navigation de plaisance, et la Résolution no 40 relative au Certificat international de conducteur de bateau de plaisance, mais certains éléments sont régis par les règles de route et les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, telles que la Directive 2006/87/EC.

4. Éléments de droit civil et de droit public relatifs aux opérations de transport par voie navigable

157. Plusieurs conventions internationales sur les éléments de droit civil et de droit public relatifs au transport par voie navigable ont été élaborées sous l'égide de la CEE-ONU afin de faciliter le transport fluvial international et réduire les risques encourus par les transporteurs. Ces conventions ont été décrites dans le Livre blanc du 1996 et sont rappelées ici brièvement

158. La Convention de 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure régit la réparation du dommage survenu du fait d'un abordage entre bateaux de navigation intérieure dans les eaux d'une des Parties contractantes soit aux bateaux, soit aux personnes ou choses se trouvant à leur bord. Elle régit également la réparation de tout dommage que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un bateau de navigation intérieure a causé dans les eaux d'une des Parties contractantes, soit à d'autres bateaux de navigation intérieure, soit aux personnes ou choses se trouvant à bord de tels bateaux, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage. Elle est entrée en vigueur en 1966 et 13 pays européens y sont Parties.

159. La Convention de 1965 relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure établit le régime applicable à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, au transfert d'un bateau immatriculé sur un registre d'une Partie contractante sur un registre d'une autre Partie contractante et à la radiation d'une immatriculation. Deux protocoles sont annexés à la Convention: le Protocole no 1 relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure et le Protocole no 2 relatif à la saisie conservatoire et à l'exécution forcée concernant les bateaux de navigation intérieure. La Convention est en vigueur en 1982 et a été ratifiée par neuf pays européens.

160. La Convention de 1966 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure définit les modalités des opérations de jaugeage des bateaux de navigation intérieure ainsi que le modèle des certificats de jaugeage à délivrer par les bureaux de jaugeage désignés à cet effet sur le territoire de chaque Partie contractante. Le jaugeage d'un bateau a pour objet de déterminer son déplacement maximal admissible ainsi que, éventuellement, ses déplacements à des flottaisons données. Le jaugeage des bateaux destinés au transport de marchandises peut avoir aussi pour objet de permettre de déterminer le poids de la cargaison d'après le tirant d'eau du bateau. La Convention est entrée en vigueur en 1975 et 16 pays européens y sont Parties.

161. Plusieurs conventions, y compris la Convention de 1973 relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN), la Convention de 1976 relative aux contrats de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN) et la Convention de 1959 sur le contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMN), n'ont jamais été adoptées ou ne sont jamais entrées en vigueur faute d'un nombre suffisant de ratifications.

162. La seule convention européenne qui est entrée en vigueur dans le domaine de la limitation de la responsabilité est la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI), signée en 1988, et en vigueur depuis le 1 septembre 1997. La CLNI organise un système de limitation forfaitaire de responsabilité du propriétaire du bateau en cas de dommages causés lors de la navigation. Les propriétaires de bateaux et leurs assistants peuvent limiter leur responsabilité (quel que soit le fondement de celle-ci et pour autant qu'il n'est pas prouvé qu'il y a eu faute intentionnelle de leur part) par un fonds constitué

auprès d'un tribunal ou d'une autorité nationale compétente dont la somme est déterminée conformément aux dispositions de la CLNI. Les limites générales de la CLNI fixent des plafonds pour l'ensemble des indemnités dues et nées d'un même événement, quel que soit le fondement de celles-ci. Cependant, quatre États seulement sont actuellement membres de la CLNI: l'Allemagne, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse.

163. Ainsi, en 2005, des experts ont estimé que le droit civil applicable aux opérations de transport par voie navigable (droit des contrats, droit de la responsabilité) restait essentiellement d'ordre national, sans être harmonisé au niveau international⁴⁴.

164. Dans ce domaine, des progrès considérables ont été accomplis grâce à l'entrée en vigueur de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI). Cette convention, élaborée sous l'égide de la CEE-ONU, de la CCNR et de la Commission du Danube, adoptée le 3 octobre 2000 et déposée auprès du Gouvernement de la République de Hongrie, est entrée en vigueur le 1er avril 2005. Elle établit des règles uniformes en matière de contrat de transport de marchandises par navigation intérieure, telles que les droits et obligations des Parties contractantes, les documents de transport, le droit de disposer des marchandises, la responsabilité du transporteur, les délais de réclamation et les limites de la liberté contractuelle. En février 2011, cette convention comptait 15 Parties contractantes.

165. En outre, la CCNR prépare actuellement une révision de la CLNI, qui a pour objectif d'élargir aux pays non membres de la CCNR le champ d'application du régime de responsabilité défini par cette convention, en y apportant les amendements nécessaires, et de revoir les plafonds des limites pour la responsabilité. La révision devrait être terminée pour la fin de l'année 2011.

5. Aspects de la navigation intérieure liés à l'environnement

166. Même s'il est généralement admis que le transport par voies navigables intérieures est le mode de transport le plus respectueux de l'environnement, son développement est de plus en plus contesté, en raison des préoccupations que suscite la préservation de l'état naturel des cours d'eau et des écosystèmes qui y sont associés.

167. Exception faite de la Save, la protection des principaux bassins hydrographiques européens a été confiée à des commissions spécifiques, comme la Commission internationale pour la protection du Danube (CIPD) et la Commission internationale pour la protection du Rhin, qui ne s'occupent pas expressément des besoins en matière de navigation. Cependant, les commissions fluviales chargées de la navigation (CCNR, Commission du Danube et Commission de la Save) s'intéressent de plus en plus aux principaux aspects environnementaux de la navigation intérieure, comme la prévention de la pollution, la gestion des déchets et l'impact du développement des infrastructures.

168. Les questions de la prévention de la pollution et de la gestion des déchets sont traitées dans plusieurs résolutions de la CEE-ONU et diverses dispositions des prescriptions techniques des commissions fluviales, applicables aux bateaux et les règles de route. La CCNR a totalement interdit le déversement de matières polluantes dans le Rhin et élaboré une convention spéciale visant à réglementer l'élimination des déchets (Convention de 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation

⁴⁴ *Inventaire des obstacles législatifs*, CEE-ONU (2005), par. 66; étude du groupe EFIN, par. 46.

rhénane et intérieure). La Commission du Danube a adopté en 2007 des recommandations concernant l'organisation de la collecte de déchets provenant de bateaux navigant sur le Danube, qui interdisent le déversement de matières polluantes. Cette interdiction est également énoncée au chapitre 10, Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bateaux, du CEVNI. En juin 2009, Etats membres de la Commission de la Save ont signé un Protocole spécial à la Convention-cadre sur le bassin de la Save portant sur la prévention de la pollution des eaux provenant de la navigation, qui prévoit la mise en place, dans les ports de la Save, d'un réseau de stations de réception des déchets provenant des bateaux⁴⁵.

169. La question de l'impact du développement des infrastructures est nettement plus complexe et son importance dépend, dans une large mesure, de l'état actuel des infrastructures d'un cours d'eau donné, ce qui crée des tensions supplémentaires pour les voies navigables le long desquelles des travaux doivent encore être effectués afin d'améliorer les conditions de navigation, comme le Danube et la Save, alors que, dans le cas du Rhin, la plupart des grands projets d'infrastructures ont été réalisés au cours des siècles derniers. On notera que des projets majeurs dans le domaine d'infrastructure et, notamment, le projet Seine-Nord Europe ont su concilier le développement économique local, le report modal massif de la route et la qualité environnementale dans le cadre d'un grand projet d'infrastructure qui a fait l'objet d'une étroite concertation avec les régions traversées et les associations environnementales.

170. La CEE-ONU et l'UE ont traité les questions relatives à l'évaluation de l'impact sur l'environnement des projets liés à la navigation par l'intermédiaire d'instruments comme la Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière (la Convention d'Espoo), les directives concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement (85/337/CEE) et l'évaluation des incidences des activités stratégiques sur l'environnement (2001/42/CE), ainsi que la directive 2000/60/CE établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau. Ces instruments établissent des principes tels que les consultations publiques et intergouvernementales à un stade précoce de planification des projets relatifs aux infrastructures et la planification stratégique de la gestion et de la mise en valeur des bassins hydrographiques⁴⁶. En outre, la CEE-ONU, en coopération avec les autres commissions régionales des Nations Unies, est en train de mettre en œuvre un projet global du Compte de l'ONU pour le développement concernant l'élaboration et la mise en œuvre d'un instrument de surveillance et d'évaluation des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) dans les transports intérieurs. L'objectif principal de ce projet, commencé en 2009, est de développer un instrument d'information et d'analyse sur la base d'une méthodologie uniforme pour l'évaluation des émissions de CO₂ dans le secteur. Cet instrument permettra d'aider les états membres de l'ONU à optimiser leur utilisation de sources d'énergie dans ce secteur en fonction de divers facteurs : flotte des véhicules routiers, types de systèmes de propulsion, infrastructure du transport, sources renouvelables d'énergie, transport intermodal de chemin de fer et des voies de navigation intérieure et politiques appropriées. Le projet conduira à l'organisation d'une série de séminaires régionaux de renforcement des capacités sur les émissions de CO₂ dans le secteur de transport. Ces séminaires auront également pour but d'examiner comment utiliser l'instrument d'analyse évoqué ci-dessus pour développer de futures stratégies nationales dans le domaine du transport intérieur et soutenir les décisions des gouvernements.

⁴⁵ Commission internationale du bassin de la Save, Sava NewsFlash, no 3, mai 2009, page 11.

⁴⁶ Pour de plus amples renseignements, se reporter au rapport de la CEMT, *Voies navigables et protection de l'environnement*, Paris, 2006.

171. La Commission du Danube et la Commission internationale pour la protection du Danube (CIPD) et la Commission de la Save ont élaboré et adopté en 2009 une déclaration commune sur les directives relatives au développement de la navigation et à la protection environnementale dans le bassin du Danube.

172. L'amélioration d'une manière durable de l'infrastructure de la navigation intérieure fait également partie intégrante du programme «NAIADES» de l'UE. Ce travail fait fond sur le dialogue en cours entre les commissions internationales de navigation et de protection du Rhin et du Danube. En se fondant sur la déclaration commune des trois commissions fluviales, mentionnée plus haut, avec le soutien du projet PLATINA de l'UE a été rédigé un Manuel sur les bonnes pratiques relatives à la planification durable des voies navigables. Ce document offre des conseils d'ordre général sur l'organisation et la mise en œuvre d'un processus de planification équilibré et intégré. Le manuel souligne le fait qu'une intégration le plus tôt possible de toutes les parties prenantes (y compris celles qui représentent les intérêts environnementaux) et des objectifs environnementaux, ainsi qu'une vaste communication, sont essentielles pour le succès du processus de la planification. Le manuel propose aussi cinq étapes pour préparer, mettre en œuvre et assurer le suivi d'une approche intégrée qui peuvent être utilisées et adaptées pour chaque projet de transport par voie navigable. Les gérants de projets peuvent utiliser ces étapes pour créer une feuille de route spéciale pour l'ensemble du processus de planification de leur projet. Même si la planification intégrée et sa mise en œuvre sont des méthodes relativement nouvelles, il existe en Europe plusieurs expériences et exemples illustrant une bonne pratique dans ce domaine. Certains de ces exemples sont présentés dans le manuel de même qu'une revue détaillée des cadres stratégiques et juridiques en vigueur, de concepts modernes de gestion des voies navigables et de nouvelles tâches de gestion opérationnelle qui incombent aux administrations des voies navigables en accord avec les directives environnementales de l'UE.

C. Amélioration du cadre réglementaire applicable à la navigation intérieure

173. Dans son Livre blanc de 1996, la CEE-ONU analysait les régimes juridiques applicables à la navigation intérieure, ainsi que les prescriptions techniques et les prescriptions de sécurité existantes et soulignait combien il importait d'uniformiser les régimes de navigation afin de rendre les transports par voies navigables compétitifs⁴⁷.

174. Comme on l'a vu ci-dessus, des progrès considérables ont été accomplis dans ce domaine depuis lors, le fait le plus marquant étant sans doute la mise en place de règles juridiquement contraignantes véritablement paneuropéennes dans des domaines tels que l'identification du réseau des voies navigables d'importance internationale (AGN), et le transport de marchandises dangereuses (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures), et l'adoption de règles uniformes régissant les contrats de transport de marchandises par voies navigables intérieures (Convention de Budapest). Ces instruments internationaux résultent des travaux entrepris en commun par la CEE-ONU et les commissions fluviales et sont ouverts à tous les États membres de la CEE-ONU. En outre, comme indiqué précédemment, dans les domaines dans lesquels il n'existe pas d'instrument juridique uniformisé à l'échelle paneuropéenne (comme les prescriptions techniques et prescriptions en matière de sécurité), l'harmonisation a porté sur le «fond» et les mécanismes de reconnaissance mutuelle.

⁴⁷ Livre blanc de la CEE-ONU (1996), p. 24 et 25.

175. Toutefois, experts et décideurs s'accordent à répéter sans relâche qu'il convient de perfectionner le cadre réglementaire applicable à la navigation intérieure.

176. L'Inventaire de la CEE-ONU des obstacles législatifs a dressé la liste d'une série d'obstacles de nature législative:

- a) Restrictions au droit de transport des bateaux «étrangers»;
- b) Restrictions à l'entrée dans les eaux et les ports intérieurs et à leur utilisation;
- c) Diversité des prescriptions techniques applicables aux bateaux (certificats de bateau);
- d) Diversité des réglementations régissant la délivrance des certificats de conducteur de bateau, la taille et la composition des équipages, et les horaires de travail et de repos;
- e) Restrictions à la liberté de fixer les prix et de conclure des contrats;
- f) Restrictions à la libre circulation des travailleurs de la navigation intérieure;
- g) Restrictions à la liberté d'établissement.

177. Lors de la Conférence paneuropéenne sur le transport par voie navigable la plus récente, qui s'est tenue à Bucarest en septembre 2006, une Déclaration ministérielle a été adoptée, dans laquelle les priorités suivantes étaient recensées en ce qui concerne l'amélioration du cadre réglementaire régissant la navigation intérieure en Europe:

- a) Assurer l'harmonisation des prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure, en établissant une équivalence entre les règles des différents organismes;
- b) Faciliter la libre circulation des équipages en Europe et la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteur de bateaux;
- c) Rationaliser les exigences concernant les connaissances et l'expérience nécessaires pour la navigation dans certains secteurs fluviaux;
- d) Harmoniser les descriptions d'emplois et mettre en place un réseau européen afin de faciliter les échanges entre programmes nationaux d'enseignement et de formation professionnelle;
- e) Appuyer l'harmonisation en cours du droit privé pour faciliter le plein usage du transport par voie navigable en Europe par l'intermédiaire de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure et la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure;
- f) Coordonner et faciliter davantage l'échange d'informations entre les autorités nationales, dans le but de faciliter l'inspection des navires et d'éviter les doubles contrôles.

178. Ces différentes questions sont traitées par les régimes en vigueur, qu'il s'agit donc d'améliorer/ d'harmoniser ou de préserver. Ces priorités ont été approuvées par le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU à sa soixante-neuvième session en février 2007⁴⁸.

⁴⁸ Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU, Résolution n° 258 contenant le *Plan d'action pour la mise en œuvre des décisions prises par la Conférence paneuropéenne sur le transport par voie navigable, 2007*, (ECE/TRANS/192, annexe II).

179. Le programme d'action «NAIADES» mentionné plus haut a pour objectif d'améliorer le cadre administratif et réglementaire de la navigation intérieure, notamment, en identifiant les obstacles créés par les législations européenne et nationales, existantes et nouvelles, et en harmonisant les prescriptions relatives aux effectifs, aux certificats de bateau et aux certificats de conduite, aux documents pour le transport intermodal, à la responsabilité et aux unités de chargement.

180. Il est indispensable d'établir des synergies entre les organismes chargés de la navigation intérieure afin d'assurer le développement de la navigation intérieure sur l'ensemble du réseau de voies navigables européennes. Cela suppose un projet paneuropéen pour des transports efficaces et durables par voie navigable.

Chapitre 4

Perspective paneuropéenne en matière d'efficacité et de viabilité des transports par voie navigable

181. En 1996, le Livre blanc sur les tendances et l'évolution de la navigation intérieure et de ses infrastructures, publié par la CEE-ONU (le Livre blanc de 1996), mettait en avant les avantages des transports par voie navigable par rapport à d'autres modes de transport intérieur, recensait certaines lacunes dans ce secteur et formulait plusieurs recommandations pratiques pour mieux tirer parti des capacités du secteur.

182. Ce dernier chapitre, pour lequel le Livre blanc de 1996 a servi de référence et qui fait fond sur les analyses présentées aux chapitres 1 à 3, recense les capacités de mise en valeur du transport par voie navigable et les défis qui y sont associés et propose des recommandations pratiques susceptibles de faire partie intégrante d'une perspective paneuropéenne visant l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable.

A. Les transports par voie navigable: un mode de transport sûr, fiable, efficace et respectueux de l'environnement

183. Dans l'édition de 1996 du Livre blanc, les avantages des transports par voie navigable par rapport aux autres modes de transport intérieur étaient mis en avant et il était notamment souligné que:

- La navigation intérieure est le mode de transport le plus économique en ce qui concerne les coûts externes et les coûts d'infrastructure non comptabilisés;
- La navigation intérieure respecte l'environnement et contribue à améliorer la qualité de la vie;
- La navigation intérieure est un mode de transport sûr.

184. Des analyses plus récentes confirment ces avantages essentiels en ce qui concerne la sécurité, le rapport coût-efficacité et la viabilité et soulignent en outre que les inconvénients associés depuis toujours au transport par voie navigable, en particulier sa fiabilité limitée en raison de contingences météorologiques et hydrologiques, sont tempérés par les problèmes croissants de saturation auxquels sont confrontés les autres modes de transport⁴⁹. En effet, «si d'autres infrastructures de transport terrestre dans les ports maritimes d'Europe et à proximité de ces ports ont presque atteint leur pleine capacité, le potentiel de croissance des voies navigables n'est pas encore épuisé»⁵⁰. Récemment, le projet PLATINA de

⁴⁹ Voir les rapports de l'organisation *Inland Navigation Europe* (INE) et du groupe EFIN (European Framework for Inland Navigation), ainsi que le rapport sur les perspectives de la navigation intérieure dans l'Europe élargie (PINE).

⁵⁰ Union européenne/Commission centrale pour la navigation du Rhin, «Observation du marché de la navigation intérieure européenne», 2008-1, Rapport spécial: Navigation intérieure et tendances dans le domaine de la logistique, p. 6.

l'UE a recensé 10 raisons de recourir au transport par voie navigable: sécurité, coûts environnementaux les plus faibles, fiabilité des délais, coûts des infrastructures moindres, capacité de charge élevée, fort potentiel d'établissement de réseaux intermodaux, capacités disponibles en grandes quantités, compatibilité avec le transport de charges exceptionnelles, possibilités d'adapter le transport à la demande et efficacité des technologies de l'information et des communications grâce à la mise en service d'un service d'information fluviales.

185. Compte tenu des récents travaux de recherche et des prescriptions opérationnelles, les avantages du transport de marchandises par voie navigable peuvent être résumés comme suit:

Sécurité optimale	Transport effectué loin des zones habitées et des axes de circulation: plus de 50 fois plus sûr que le transport routier, plus de 5 fois plus sûr que le transport ferroviaire
Degré élevé de polyvalence	Services sur mesure adaptés au transport de marchandises en vrac sèches/liquides et de marchandises lourdes et dangereuses, aux conteneurs et aux services rouliers.
Fiabilité satisfaisante	Le trafic n'est soumis qu'à de rares imprévus (accidents, glace, inondations et faibles profondeurs) dans l'ouest et le sud-est de l'Europe.
Coûts minimes	Nettement moins coûteux que les principaux services de transport routier et ferroviaire (de 30 à 60 % moins chers, selon la cargaison et la distance).
Rendement énergétique élevé	Pour la plupart des opérations de transport en vrac, consommation de combustible 3 à 6 fois moins élevée que pour le transport routier et jusqu'à 2 fois moins élevée que pour le transport ferroviaire.
Empreinte carbone satisfaisante	Pour la plupart des opérations de transport en vrac, émissions de CO ₂ de 3 à 6 fois moins élevées que pour le transport routier et jusqu'à 2 fois moins élevées que pour le transport ferroviaire.
Niveau sonore faible	Émissions sonores faibles, le plus souvent loin des grandes zones de peuplement.
Frais d'infrastructures minimes	Frais minimes en matière d'investissement et d'entretien.
Chaînes d'approvisionnement et logistique	Stocks régulateurs et capacités d'entreposage à faibles coûts.
Efficacité de la supervision du transport	Localisation et suivi efficaces des bateaux et des cargaisons au moyen des services d'information fluviale (SIF).
Pas de restrictions relatives à la circulation	Quelques rares limitations relatives à la circulation de nuit, pendant le week-end et les congés.
Réseau de transport dédié	Peu d'interférences avec le trafic passagers.
Capacités dormantes non exploitées	Capacités dormantes de 20 à 100 % pour les grands axes.

186. Ainsi, il est de plus en plus admis que le transport par voie navigable est sûr, fiable, efficace et respectueux de l'environnement. Comme il est indiqué au chapitre 2, le transport de marchandises par voie navigable dispose encore d'énormes capacités non exploitées sur les grands couloirs de transport européens. La prochaine section passe en revue les progrès accomplis en matière de mise en valeur du transport par voie navigable, les problèmes auxquels il faut encore faire face, ainsi que les défis futurs dans ce domaine.

B. Évaluation (de plus) d'une décennie de politiques dans le domaine des transports par voie navigable (1996–2010)

187. Comme il était indiqué dans l'édition de 1996 du Livre blanc, «alors qu'elle fut un des tout premiers modes de transport dans l'histoire de l'homme, la navigation intérieure ne joue plus actuellement qu'un rôle relativement modeste dans le fonctionnement de l'ensemble des transports intérieurs des pays européens membres de la CEE-ONU». Analysant les obstacles qui entravent le développement du secteur des transports par voie navigable, le Livre blanc mettait l'accent sur les répercussions négatives de plusieurs facteurs, y compris la faible extension géographique du réseau navigable, la nécessité de disposer de chaînes de production et de transport mieux structurées, la lenteur et la fiabilité moindre de la navigation intérieure par rapport aux autres modes de transport intérieur.

188. Mais selon le Livre blanc, il y avait néanmoins de bonnes raisons de penser qu'à l'image du transport ferroviaire, les perspectives de développement du transport par voie navigable sur le continent européen étaient réelles, car «la croissance disproportionnée des transports routiers [susciterait] des inquiétudes, aussi bien dans le grand public qu'au sein des gouvernements, au sujet de certains aspects négatifs touchant à l'environnement, à la sécurité, aux encombrements, etc.». Afin d'exploiter au mieux le potentiel des voies navigables, l'édition de 1996 du Livre blanc présentait des recommandations visant à:

- Mettre en place un réseau paneuropéen de voies de navigation intérieure et de ports européens d'importance internationale;
- Promouvoir des méthodes de navigation modernes;
- Éliminer les obstacles administratifs, techniques et juridiques qui entravent la navigation sur les voies navigables d'importance internationale;
- Définir les grands principes régissant la navigation sur le réseau de voies navigables européennes d'importance internationale et harmoniser les dispositions relatives à l'accès au marché international de la navigation intérieure; et
- Promouvoir le transport par voie navigable au moyen d'instruments économiques tels que les mesures d'encouragement fiscales ou autres et la prise en considération des coûts externes des différents modes de transport⁵¹.

189. Comme il est indiqué dans les chapitres précédents, des progrès considérables ont été accomplis dans la plupart de ces domaines.

190. Premièrement, un réseau paneuropéen cohérent et exhaustif de voies navigables et de ports d'importance internationale est désormais codifié dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), dans lequel l'état du réseau paneuropéen de voies navigables est décrit et qui favorise la planification harmonisée et concertée des projets relatifs aux infrastructures. Une analyse des progrès accomplis à ce jour, illustrée par des exemples, est présentée au chapitre 2.

191. Deuxièmement, tel qu'il est décrit au chapitre 3, le recours aux méthodes de navigation les plus récentes est devenu possible grâce aux nouvelles prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et aux infrastructures portuaires modernes, y compris l'introduction de services d'information fluviale, qui renforcent la sécurité, la fiabilité, la transparence et la compétitivité de la navigation, en particulier dans le domaine du transport de marchandises dangereuses, lourdes et en vrac.

192. Troisièmement, des efforts importants ont été déployés à l'échelle nationale et internationale en vue d'éliminer les obstacles administratifs, techniques et juridiques qui entravent la navigation intérieure. En 2005, dans l'Inventaire des obstacles législatifs s'opposant actuellement à l'instauration d'un marché paneuropéen de la navigation intérieure qui soit à la fois harmonisé et concurrentiel, et solutions qui pourraient être adoptées pour surmonter lesdits obstacles, la CEE-ONU avait recensé une série d'obstacles juridiques et proposé des solutions susceptibles d'être adoptées pour surmonter lesdits obstacles. Plus récemment, dans une étude approfondie sur les barrières réglementaires et administratives dans le domaine de la navigation intérieure, la Commission européenne recensait quelque 180 obstacles réglementaires et administratifs auxquels sont confrontés les chargeurs, les conducteurs et les exploitants de bateaux de navigation intérieure et proposait des orientations générales quant aux solutions à mettre en œuvre. Le premier rapport annuel sur la suite donnée à cette étude a été publié et la plupart des solutions envisageables nécessiteraient l'action concertée de l'UE, des commissions fluviales et de la CEE-ONU.

⁵¹ Livre blanc de 1996, CEE, par. 38 à 40.

193. Quatrièmement, tel qu'il est indiqué au chapitre 3, même s'il n'existe pas de cadre réglementaire et institutionnel unique et exhaustif applicable à toutes les voies navigables de la catégorie E répertoriées dans l'AGN, des progrès ont été accomplis dans presque tous les domaines techniques et juridiques et des conventions paneuropéennes harmonisées ont été élaborées dans le domaine du transport des marchandises dangereuses et de la responsabilité civile relative au transport de marchandises dangereuses en navigation intérieure.

194. Enfin, la question de la promotion du transport par voie navigable au moyen d'instruments économiques tels que les mesures d'incitation, notamment fiscales, et en prenant en considération les coûts externes des différents modes de transport, a été traitée à plusieurs reprises par des experts et lors de débats sur les politiques à mener. Lors de la table ronde intitulée «Renforcer le transport par voies navigables: Aller de l'avant par la coopération paneuropéenne», organisée en 2005 par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), la CEE-ONU, la CCNR et la Commission du Danube, la question de la tarification du transport par voie navigable avait notamment été abordée. Les débats avaient porté sur les méthodes les mieux adaptées pour calculer les coûts réels associés à la navigation intérieure, et permis de déterminer les avantages et les inconvénients de la tarification des infrastructures fluviales, en particulier s'agissant de la compétitivité du secteur du transport par voie navigable et du principe juridique de la liberté de navigation. Lors de cette table ronde, il avait également été noté qu'étant donné que l'impact des voies navigables sur l'environnement était faible et que les coûts de leurs infrastructures étaient de loin inférieurs à ceux des autres modes de transport, le fait de faire payer l'usage des infrastructures dans l'ensemble du système de transport placerait la navigation fluviale en meilleure position que les autres modes. Les participants avaient conclu que l'instauration d'une tarification des infrastructures fluviales pouvait être aussi bien une chance qu'une menace pour le transport par voie navigable⁵³. Faisant fond sur ces débats d'experts, les ministres des transports ont affirmé, à l'occasion de la Conférence paneuropéenne de Bucarest, tenue en 2006, que le cadre établi pour la mise en place d'une tarification des infrastructures et l'internalisation des coûts externes devrait concerner tous les modes de transport, sur une base égalitaire, et permettre l'établissement de conditions équitables de concurrence entre ces modes. Ils ont également souligné qu'il convenait de prendre dûment en considération les conséquences d'un tel mécanisme sur les flux de trafic des voies navigables.

195. Parallèlement, alors que des progrès ont été réalisés dans les domaines susmentionnés, le transport par voie navigable dispose toujours de capacités dormantes en quantités considérables et d'une part de marché relativement faible dans la région de la CEE-ONU, exception faite des couloirs de transport le long du Rhin. En conséquence, la plupart des recommandations relatives aux politiques générales formulées dans le Livre blanc publié par la CEE-ONU en 1996, approuvées d'un commun accord il y a plus de dix ans, sont encore valables et applicables aujourd'hui.

196. Mais il reste encore au secteur du transport par voie navigable, aux gouvernements et aux organisations internationales à régler des problèmes majeurs, comme en témoignent les dernières déclarations ministérielles et les études spécialisées réalisées par des experts et des décideurs.

197. L'importance d'un cadre politique et juridique harmonisé pour la mise en valeur du transport par voie navigable à l'échelle paneuropéenne a été soulignée à maintes reprises. Lors de la Conférence paneuropéenne sur le transport par voie navigable de Bucarest (2006), les ministres des transports ont souligné que «les défis auxquels se trouve confronté le transport paneuropéen par voie navigable [étaient] intimement liés et [nécessitaient] d'être abordés de manière globale par tous les États concernés ou bien intéressés par la navigation intérieure, qu'ils soient membres ou non de l'UE». Dans son rapport publié en 2004, le Groupe EFIN (Cadre européen pour la navigation intérieure) a recensé plusieurs problèmes structurels entravant le

⁵³ Renforcer le transport par voies navigables: Aller de l'avant grâce à la coopération paneuropéenne, CEMT, 2006, p. 90.

développement du secteur⁵⁴ et fait valoir que ces défis ne pouvaient être traités qu'à l'échelle paneuropéenne, voire, idéalement, par une organisation spécialisée. Dans le rapport sur les perspectives de la navigation intérieure dans l'Europe élargie (rapport PINE), également publié en 2004, des recommandations détaillées étaient formulées dans les domaines suivants: législation, infrastructures, ports, systèmes d'information, ressources humaines, flotte, secteur et entreprises de la navigation intérieure, image de marque du secteur et rôles spécifiques attribués à la CEE-ONU, à l'UE, aux États, aux commissions fluviales, aux organisations professionnelles et aux administrations locales, nationales et régionales.

198. Il semblerait que les politiques et les mesures paneuropéennes aient une importance et des répercussions particulières dans les sept domaines suivants:

a) **Mise en valeur des infrastructures:** Le chapitre 2 porte notamment sur la nouvelle dynamique des pays membres de la CEE-ONU en ce qui concerne l'appui aux réseaux intégrés de voies navigables recensés dans l'AGN, qui est confirmée par d'importants programmes d'investissement. Ces efforts demeurent toutefois modestes par rapport aux capacités potentielles du réseau. Entre 1995 et 2005, dans les 15 pays de l'UE, 800 milliards d'euros ont été investis dans les infrastructures de transport, dont 64 % ont été consacrés aux routes, 32 % aux voies ferrées, 3 % aux ports et seulement 1,4 % aux voies navigables. Des études ont montré que les insuffisances des infrastructures n'avaient pas empêché la croissance du transport par voie navigable et que le transfert d'une partie, ne serait-ce que minime, des fonds d'investissement disponibles vers les voies navigables en vue d'éliminer les goulets d'étranglement qui bloquent les infrastructures pourrait avoir des répercussions énormes sur la répartition modale. Le défi consiste à obtenir ces résultats à l'échelle paneuropéenne et non pas uniquement dans les pays où les politiques de transport ont déjà évolué dans cette direction;

b) **Modernisation de la flotte:** Il s'agit également d'un objectif primordial, en particulier pour le pétrole liquide et les autres cargaisons dangereuses, mais également parce que cette modernisation permettra de renforcer l'efficacité du transport de conteneurs et d'autres cargaisons spécialisées, ainsi que d'harmoniser les prescriptions techniques, les mesures de sécurité et les règles approuvées d'un commun accord en matière d'effectifs des bateaux de navigation intérieure. En outre, la nécessité d'améliorer les performances environnementales des bateaux de navigation intérieure se fait ressentir de plus en plus fort. La modernisation de la flotte est une priorité dans tous les pays membres de la CEE-ONU. Élément essentiel du programme NAIADES de l'UE, la modernisation de la flotte est en outre particulièrement importante pour la croissance de la navigation sur le Danube et sur les voies navigables nationales et internationales au-delà de l'UE, comme le démontrent les débats tenus récemment au sein de la Commission du Danube sur sa stratégie de navigation, ainsi que les politiques nationales mises en œuvre dans le domaine du transport au Kazakhstan, dans la Fédération de Russie et en Ukraine⁵⁵;

c) **Usage du Service d'information fluviale (SIF):** La modernisation de la flotte est étroitement liée à l'usage du Service d'information fluviale, dont la mise en place est en cours dans tous les pays membres de la CEE-ONU ayant un intérêt dans la navigation intérieure. En harmonisant les services d'information facilitant la gestion du trafic et des transports dans le domaine de la navigation intérieure, y compris les interfaces avec d'autres modes de transport, le Service d'information fluviale contribue à la sécurité et à l'efficacité du transport et permet de tirer pleinement parti des voies navigables. À cet effet, les bateaux de navigation intérieure doivent être équipés d'une station radiotéléphonique VHF, de radars, de récepteurs GPS, d'équipements associés au système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS) pour la navigation intérieure et de

⁵⁴ Particulièrement, la stagnation des investissements dans la navigation intérieure, les contraintes toujours plus importantes ayant trait à la protection de l'environnement, la perte d'attrait du secteur pour les travailleurs qualifiés et l'affaiblissement de l'encadrement administratif de l'activité de la navigation intérieure au niveau des ministères et des services opérationnels dans la plupart des pays.

⁵⁵ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13, par. 8, 25 et 66.

transpondeurs AIS (système d'identification automatique). Des mesures pertinentes devraient également être prises par les autorités compétentes en vue d'établir à terre l'infrastructure et les services tels que des centres SIF et STM (services de trafic) et des stations de correction du GNSS en mode différentiel;

d) **Exigences du marché:** De plus en plus, dans le domaine du transport, la demande est telle qu'il faut disposer de terminaux de transbordement intermodaux efficaces pour assurer la fluidité des chaînes de transport route-rail-voie navigable. Alors que les infrastructures de transport routier et ferroviaire sont de plus en plus saturées, en particulier le long des grands axes Nord-Sud européens, 20 à 100 % des capacités du secteur du transport par voie navigable demeurent inexploitées dans de nombreux États de la CEE-ONU, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept. Toutefois, une capacité adéquate ne s'avère pas suffisante pour accroître la part de marché des voies navigables et améliorer leur répartition modale par rapport au transport routier et ferroviaire. S'il veut s'imposer durablement sur des marchés en expansion et dans des niches commerciales (biomasse, conteneurs, transport de marchandises en vrac et de marchandises lourdes, déchets, matériaux de recyclage, etc.), le secteur du transport par voie navigable doit satisfaire aux prescriptions et aux besoins toujours plus complexes de la chaîne d'approvisionnement et des responsables de la distribution et doit mieux s'intégrer dans des chaînes de transport porte à porte fluides, en assurant notamment l'efficacité des opérations de transbordement et de la desserte terminale. Pour atteindre cet objectif double de conquête de nouveaux marchés et d'une meilleure intégration dans les transports intermodaux et les chaînes logistiques, il est essentiel d'améliorer l'interface entre la navigation intérieure et les transports maritimes. Une façon d'atteindre cet objectif, tout en diminuant les problèmes de saturation du trafic maritime, serait de promouvoir et de réglementer l'utilisation des bateaux de navigation fluvio-maritime – soit les bateaux de navigation intérieure qui effectuent des voyages internationaux entre les ports fluviaux et maritimes de différents pays et des voyages côtiers entre les ports fluviaux et les ports maritimes d'un même pays. Toutefois, en l'état actuel des choses, ni l'UE, ni les commissions fluviales, ni les instruments de la CEE-ONU ne prévoient de prescriptions techniques spéciales pour ce type de bateau, même si des dispositions à cet effet sont actuellement étudiées par la CEE-ONU. Autre défi particulier à relever dans ce domaine, il faut réduire les temps d'attente pour le chargement/déchargement des marchandises transportées à bord des bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes⁵⁶;

e) **Défis ayant trait au marché du travail:** Des politiques appropriées en matière de transport et de logistique doivent être appliquées afin de rendre la profession plus attrayante et d'intensifier la formation continue du personnel. Les transporteurs fluviaux ne cessent de moderniser et d'agrandir leurs bateaux, de mettre au point de nouvelles techniques de transbordement, d'établir des liaisons régulières de transport par conteneurs et de privilégier les technologies de l'information afin, notamment, d'assurer une traçabilité parfaite des marchandises pour leurs clients. Cette tendance a été manifeste ces dix dernières années, puisque, de plus en plus, les exploitants de bateaux de navigation intérieure assument un rôle d'organiseurs de transport et fournissent des services à valeur ajoutée ou porte à porte dans le cadre de chaînes logistiques d'approvisionnement et de distribution complètes. Mais pour que cette mutation puisse se faire, il faut des ressources humaines qualifiées et des normes de formation harmonisées qui soient disponibles et applicables sur l'ensemble des voies navigables de la région paneuropéenne. Certains pays membres de la CEE-ONU sont confrontés à une pénurie de personnel qualifié qui entrave la croissance dans les secteurs où elle est la plus nécessaire⁵⁷. Des efforts ont été déployés en vue de former les jeunes générations, mais ils n'ont pas encore été suffisants pour compenser les départs à la retraite. En outre, la vie à bord de petites embarcations n'ayant rien de tentant pour les jeunes couples, le mode de vie des bateliers doit changer. L'un des défis auxquels seront confrontés la profession et les politiques publiques sera de s'adapter à cette évolution et

⁵⁶ Ainsi, une prise en charge fiable et rapide des bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes (par exemple, au moyen de terminaux spécialement aménagés) est essentielle si l'on souhaite renforcer le rôle de la navigation intérieure dans le secteur des conteneurs. CE/CCNR, Observation du marché de la navigation intérieure européenne, 2008-1, «Navigation intérieure et tendances dans le domaine de la logistique», p. 17.

de la stimuler. De surcroît, bien que de nombreux pays de la CEE-ONU se tournent de plus en plus vers une main-d'œuvre étrangère pour faire face à la pénurie d'effectifs, cette pratique rend encore plus difficile les tentatives visant à rendre le secteur plus attrayant, car elle est susceptible de fragiliser la protection sociale de la main-d'œuvre qualifiée;

f) **Changements climatiques:** Le réchauffement de la planète et les émissions de carbone sont désormais au cœur des préoccupations liées à l'avenir du transport par voie navigable en Europe. Tout d'abord, parce que le transport par voie navigable peut jouer un rôle dans la réduction de l'empreinte carbone du secteur des transports grâce à un transfert modal du transport routier vers les voies navigables, lorsque cela est possible. Toutefois, pour conserver cet avantage concurrentiel, il convient de prendre des mesures afin d'assurer que la réduction soutenue de CO₂/t-km (intensité en CO₂) dans le secteur du transport routier va de pair avec une évolution semblable dans le secteur des transports par voie navigable. Ensuite, la disparition des glaciers alpins laisse les grands fleuves européens, comme le Rhin et le Danube, à la merci de périodes sèches et le transport par voie navigable risque de subir les répercussions de variations importantes de la profondeur de l'eau et d'un niveau des eaux plus bas. Parallèlement, comme cela a été démontré lors du Congrès 2009 de la CCNR («Navigation rhénane et changement climatique – défi et opportunité»), dans certains cas, les effets des changements climatiques sur les cours d'eau seront relativement faibles⁵⁷. Lorsque l'on étudie les répercussions possibles sur la navigation intérieure, il convient de prendre en considération tous les cas envisageables. Par ailleurs, il est fondamental pour le transport par voie navigable que des efforts soient déployés en vue de conserver, voire d'améliorer, son avantage en termes d'empreinte écologique grâce à la recherche et aux innovations, en envisageant notamment le recours à d'autres types de combustibles;

g) **Renforcement du régime institutionnel et réglementaire:** Le paysage institutionnel complexe de la région de la CEE-ONU est présenté au chapitre 3, dans lequel la multiplicité institutionnelle et juridique de la navigation intérieure est également analysée. Même si aucun bouleversement du paysage institutionnel régissant la navigation intérieure n'est prévu, des mécanismes permanents et exhaustifs de consultation et de coordination s'avèrent indispensables pour permettre aux gouvernements et aux autres parties prenantes de coordonner les politiques et les réglementations et de mieux harmoniser les règles et régimes juridiques encore hétérogènes.

⁵⁷ Des études récentes sur le marché du travail dans le domaine de la navigation intérieure dans l'Union européenne ont montré que l'augmentation de la taille des bateaux et les développements techniques actuels liés aux investissements dans de nouvelles unités, ainsi que l'intensification probable du transport sur le long terme, généreront un besoin accru de personnel dans tous les domaines d'activité de la navigation intérieure. Parallèlement, étant donné la pyramide des âges dans ce secteur, on doit s'attendre à de nombreux départs à la retraite au cours des dix à vingt prochaines années (CE/CCNR, Observation du marché de la navigation intérieure européenne, 2009-1, «Étude thématique: Le marché du travail dans la navigation intérieure», p. 8).

⁵⁸ Selon les résultats provisoires du programme de recherche KLIWAS (Klima, Wasser, Schifffahrt), qui porte sur les conséquences des changements climatiques sur les voies navigables et la navigation intérieure en Allemagne, aucune modification significative n'est prévue jusqu'en 2050 en ce qui concerne le débit du Rhin pendant l'été. Le débit hivernal pourrait néanmoins augmenter.

C. Vers des transports par voie navigable efficaces et viables dans la région de la CEE

199. À l'image de l'édition de 1996, le présent Livre blanc de la CEE-ONU recense et décrit un certain nombre de recommandations relatives aux politiques générales qui pourraient s'inscrire dans le cadre d'une perspective paneuropéenne en matière d'efficacité et de viabilité des transports par voie navigable.

200. Ces recommandations reposent sur des déclarations relatives aux politiques et des études effectuées récemment, comme la déclaration ministérielle adoptée lors de la Conférence paneuropéenne sur les transports par voie navigable, qui s'est tenue en 2006 à Bucarest (et la résolution no 258 du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU adoptée en conséquence le 7 février 2007), ainsi que sur des consultations menées avec la Commission européenne, les commissions fluviales et les organisations internationales et régionales compétentes.

201. Ces recommandations sont axées sur les sept domaines prioritaires recensés dans la section précédente, à savoir:

- a) La mise en valeur des infrastructures;
- b) La modernisation de la flotte;
- c) L'usage du Service d'information fluviale;
- d) Les exigences du marché;
- e) Les défis ayant trait au marché du travail;
- f) Les changements climatiques;
- g) Le cadre institutionnel et réglementaire.

Recommandation n° 1 Mettre pleinement à profit les mécanismes paneuropéens lors du développement coordonné du réseau de voies navigables de catégorie E

202. L'AGN fournit un outil stratégique et un plan international coordonné de développement et de construction du réseau de voies navigables d'importance internationale (réseau de voies navigables E) que les Parties contractantes entendent mettre en place dans le cadre de programmes nationaux. Il est prévu, dans l'AGN, que des informations sur les paramètres effectifs et escomptés relatifs aux voies navigables européennes et sur les goulets d'étranglement et les liaisons manquantes soient recueillies⁵⁹. Pour entretenir un réseau cohérent et complet de voies navigables E, tous les plans de développement des infrastructures établis à l'échelle des pays, des régions et de l'UE doivent être dûment pris en considération dans les annexes techniques de l'AGN, l'accent étant mis sur les liaisons manquantes et les goulets d'étranglement stratégiques qui entravent actuellement le développement des opérations de navigation intérieure à l'échelle paneuropéenne.

203. En se fondant sur l'analyse du chapitre 1, plusieurs projets prioritaires pourraient être revus, dont les suivants:

⁵⁹ Ces informations sont publiées régulièrement par la CEE-ONU dans l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E («Livre bleu») et l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E.

- Construction du canal Seine-Nord Europe et activités associées au titre du programme global RTE-T Seine-Escaut (projet prioritaire 30, RTE-T, UE);
- Augmentation de la profondeur de l'eau dans le secteur Straubing-Vilshofen du Danube (projet prioritaire 18, RTE-T, UE);
- Barrage à faible hauteur de chute et écluses sur l'Elbe entre Děčín et la frontière allemande et construction d'une nouvelle écluse à Prélouč;
- Doublement des écluses sur le canal Volga-Don et autres investissements sur les routes E 50 et E 90 dans la Fédération de Russie;
- Amélioration de la navigabilité des rivières navigables à courant libre en Pologne et modernisation de la voie de navigation Oder-Vistule, autant que cela est possible d'un point de vue technique et environnemental afin d'augmenter la valeur des investissements effectués dans la voie navigable Havel-Oder à l'est de Berlin;
- Amélioration de la navigabilité de la Save et d'autres affluents navigables du Danube, afin de permettre à ces branches «d'alimenter» l'artère principale qu'est le Danube, à l'image de la Moselle, du Main et du Neckar, qui alimentent le Rhin.

204. L'interface entre le transport maritime entre les voies de navigation intérieure et le transport par voie navigable revêt une importance particulière pour le développement du réseau AGN. Les projets liés aux infrastructures devront apporter des solutions aux problèmes des goulets d'étranglement structurels et stratégiques, des liaisons manquantes et de l'absence d'infrastructures de transbordement, afin de permettre des opérations de transport sans discontinuité dans ce domaine.

205. En vue d'élaborer des options envisageables pour le transport de marchandises et de les passer en revue à l'échelle paneuropéenne et afin d'évaluer l'offre et la demande potentielles dans le domaine du transport par voie navigable sur le réseau AGN, des comités spéciaux, des groupes d'experts ou des tables rondes pourraient être organisés, selon qu'il conviendra⁶⁰. Ces activités pourraient être mises en œuvre par des experts issus de groupes représentatifs des pays membres de la CEE-ONU, y compris la Commission européenne, les commissions fluviales et d'autres organisations non gouvernementales et intergouvernementales intéressées.

Mesures que pourrait prendre la CEE-ONU:

- a) Inviter les pays membres de la CEE-ONU suivants qui ne l'ont pas encore fait à ratifier l'AGN: Allemagne, Belgique, France et Pologne, en répondant autant que possible aux préoccupations qu'ils pourraient avoir concernant les implications de cette ratification;
- b) Renforcer davantage le mécanisme de contrôle mis en place pour examiner et actualiser le développement du réseau AGN, de ses ports de navigation intérieure d'importance internationale, ainsi que des paramètres techniques et d'exploitation applicables. En particulier, renforcer les activités de la CEE-ONU portant sur la mise à jour de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E («Livre bleu») et de l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution no 49), en coordonnant ces travaux avec les programmes pertinents portant sur les infrastructures liées au transport par voie navigable, comme le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) de l'UE;
- c) Inviter le SC.3 à organiser un forum, selon qu'il conviendra et en étroite collaboration avec d'autres organes internationaux afin d'éviter les doublons, à l'intention des comités spéciaux, des groupes d'experts ou

⁶⁰ Ainsi, il est envisagé, dans la résolution no 258 du Comité des transports intérieurs, de réaliser des études économiques sur la liaison Danube-Oder-Elbe et la voie navigable Dniepr-Vistule-Oder.

des tables rondes, afin de mieux coordonner le développement du réseau des voies navigables E. Inviter les pays de la CEE-ONU à appuyer ces activités en désignant des experts nationaux à titre permanent ou spécial.

Recommandation n° 2 **Coordonner et appuyer des mesures visant à moderniser la flotte fluviale à l'échelle paneuropéenne**

206. Comme il est indiqué dans le deuxième chapitre, il convient de moderniser les bateaux de navigation intérieure qui empruntent les voies navigables du bassin du Danube et le réseau interconnecté de l'Est. En règle générale, cette modernisation s'impose à des fins d'efficacité et de viabilité du transport par voie navigable et en raison des mesures réglementaires prises par les pays membres de la CEE-ONU et les commissions fluviales. En outre, il est particulièrement nécessaire de trouver une solution afin d'alléger le fardeau financier lié à la modernisation de la flotte, car l'absence de fonds freine lourdement la modernisation de la flotte fluviale et les améliorations qu'il faut lui apporter afin de la rendre plus respectueuse de l'environnement.

207. Il faut poursuivre, voire intensifier, si faire se peut, les travaux effectués actuellement dans le cadre du programme NAIADES de l'UE, de la CEE-ONU et des commissions fluviales dans ce domaine. Les concertations paneuropéennes sur l'harmonisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure sont cruciales et il faudrait envisager des solutions novatrices. En particulier, les modèles de collaboration que sont les groupes de travail conjoints, comme le groupe de travail mixte UE/CCNR sur les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et le groupe de travail mixte CEE-ONU/CCNR sur le transport de marchandises dangereuses, pourraient être mis à profit, en étoffant leur champ d'application et en élargissant leur portée géographique de façon à faire participer l'ensemble des parties prenantes à l'échelle paneuropéenne.

208. Puisque les bateaux fluvio-maritimes pourraient contribuer à augmenter la part de marché de la navigation intérieure, leur utilisation devrait être favorisée grâce à l'élaboration de prescriptions techniques adéquates et en tenant compte des préoccupations en matière de sécurité et des exigences du marché.

Mesures que pourrait prendre la CEE-ONU:

- a) Renforcer les activités de la CEE-ONU liées à la mise à jour des normes paneuropéennes relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, en tenant dûment compte des travaux menés par le groupe de travail mixte UE/CCNR sur les prescriptions techniques applicables à ce type de bateaux, et en y participant lorsque cela est possible; le regroupement des travaux effectués par la CEE-ONU sur les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et de ceux menés par le groupe de travail mixte UE/CCNR devrait être envisagé;
- b) Promouvoir les études internationales sur la flotte européenne de navigation intérieure et passer en revue les études spécifiques réalisées à l'échelle de l'Europe sur la modernisation de la flotte et le renforcement de son efficacité;
- c) Poursuivre les travaux menés par le SC.3 visant l'élaboration de prescriptions techniques applicables aux bateaux fluvio-maritimes;
- d) Aider les pays à échanger leurs données d'expérience relatives aux mesures prises afin de faire face aux incidences financières de la modernisation de leur flotte fluviale.

Recommandation n° 3 Promouvoir l'usage du Service d'information fluviale et d'autres technologies de l'information et de la communication

209. Un soutien particulier devrait être apporté au développement soutenu et à la mise en place de services d'information fluviale, qui jouent un rôle pivot, en ce qu'ils assurent la sécurité et la fiabilité de la navigation intérieure⁶¹. Dans ce domaine, les groupes internationaux d'experts jouent un rôle de premier plan dans l'élaboration de normes techniques pertinentes, comme l'ECDIS intérieur, la norme relative à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure, les directives et critères applicables au STM intérieur et la norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables au moyen de l'AIS.

210. Un soutien semblable devrait être apporté aux autres initiatives du Comité des transports intérieurs afin de faciliter les opérations de transport par voie navigable et de renforcer la sécurité. La base de données européenne sur les coques de bateaux de navigation intérieure, mentionnée plus haut, devrait grandement simplifier l'échange d'informations entre les différents bateaux et entre les bateaux et le Service d'information fluviale et autres autorités compétentes. En outre, des bases de données internationales pourraient être mises à profit pour faciliter l'inspection des bateaux de navigation intérieure, permettant aux autorités compétentes de cibler leurs inspections en fonction d'un ensemble convenu de critères. Le système IBISnet utilisé par Aquapol en est un exemple.

211. En raison de l'évolution du Service d'information fluviale et d'autres innovations axées sur les technologies de l'information et de la communication, les règles et réglementations internationales régissant la navigation intérieure doivent en permanence être adaptées, comme le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), auquel une disposition spéciale relative à l'utilisation du système AIS a été introduite en 2009 et qui pourrait être étoffé très bientôt.

212. Enfin, l'échange d'informations sur les progrès accomplis en ce qui concerne l'introduction du Service d'information fluviale et d'autres éléments associés, comme le système électronique de notification, ainsi que sur les défis y afférents, devrait se faire au niveau le plus large possible afin de promouvoir l'utilisation de normes harmonisées et d'assurer l'interopérabilité des systèmes introduits.

Mesures que pourrait prendre la CEE-ONU:

- a) Appuyer une concertation paneuropéenne sur la mise en œuvre et le perfectionnement des services d'information fluviale;
- b) Participer aux travaux des groupes internationaux d'experts et tenir compte des résultats des débats de ces groupes dans les résolutions du SC.3 ayant trait au Service d'information fluviale, ainsi que dans d'autres instruments pertinents, comme le Code européen des voies de navigation intérieure;
- c) Appuyer et faciliter les efforts déployés actuellement au sein de l'UE en vue d'établir une base de données internationale sur les coques qui, pour être exploitable, doit renfermer des données actualisées sur les bateaux de navigation intérieure de pays non membres de l'UE;
- d) Encourager d'autres utilisations des technologies de l'information et de la communication afin de faciliter les opérations de transport par voie navigable et les inspections des bateaux de navigation intérieure, élaborer des règles et critères harmonisés dans ce domaine et les promouvoir.

⁶¹ L'utilisation des technologies de l'information et de la communication pour améliorer les indicateurs du secteur de transport fait l'objet d'une note stratégique de la CEE-ONU sur les systèmes de transport intelligent, actuellement en stade de consultation publique. Vous trouverez plus d'informations à l'adresse suivante: www.unece.org/trans/events/2011/ITS_Public_Consultation.html.

Recommandation n° 4 Réagir avec efficacité aux nouvelles exigences du marché

213. L'essor du transport par conteneurs sur le Rhin montre que les voies navigables pourraient jouer un rôle important dans le transport de produits manufacturés de valeur supérieure et pourraient ainsi contribuer à soulager les grands couloirs de transport européens, qui sont saturés. Le réseau de voies navigables d'Europe relie les ports maritimes à quasiment tous les centres économiques européens. Il devrait donc être possible de définir des solutions rentables et durables de transport par voie navigable reliant l'arrière-pays aux ports d'éclatement intérieurs dans le cadre de chaînes d'approvisionnement régionales et globales. Ces dernières réduiraient l'espace nécessaire dans les ports, qui est si précieux, et éviteraient d'avoir à investir lourdement dans les infrastructures routières et ferroviaires de l'arrière-pays portuaire⁶². Les innovations logistiques peuvent être stimulées en améliorant les installations de transbordement, en rendant plus efficaces les opérations et la manutention de la cargaison dans les ports et terminaux intérieurs et en ayant recours aux services d'information fluviale. En particulier, il convient de prendre des mesures en vue de faciliter les opérations de transport par voie navigable dans les ports maritimes en rationalisant les procédures juridiques, administratives et logistiques.

214. Comme en témoignent les travaux en cours sur le canal Seine-Nord Europe, l'utilisation d'une plateforme multimodale contribue au renforcement de la compétitivité de ce mode de transport, tout en l'intégrant mieux dans la chaîne d'approvisionnement globale. Ainsi, des instruments juridiques internationaux pertinents, comme l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et le protocole y afférent concernant la navigation intérieure, peuvent être utilisés pour promouvoir l'intermodalité, ce qui est recommandé.

215. En outre, pour une pleine intégration de la chaîne logistique globale, il est fondamental de faire en sorte que le transport par voie navigable assure le même degré de sécurité que les autres modes de transport et, avant tout, le transport maritime, auquel s'appliquent les dispositions du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). L'introduction du Code ISPC impose déjà de nouvelles contraintes en ce qui concerne l'accès des bateaux de navigation intérieure aux terminaux maritimes. Dans un avenir proche, d'autres modes de transport (le transport routier, en particulier) seront également soumis à des normes plus rigoureuses en matière de sûreté.

216. Enfin, comme l'indiquent les débats d'experts susmentionnés, l'introduction d'une tarification des infrastructures fluviales ne fait pas nécessairement de tort à la compétitivité du transport par voie navigable. D'autres études sur la question devraient être complétées en y intégrant les meilleures pratiques nationales, comme la démarche sous-tendant le canal Seine-Nord Europe, pour lequel la tarification est prévue.

Mesures que pourrait prendre la CEE-ONU:

a) Continuer à faire mieux connaître les avantages du transport par voie navigable par rapport aux autres modes de transport ou lorsqu'il est associé à d'autres modes de transport, à l'occasion de réunions de haut niveau rassemblant des décideurs, comme les sessions annuelles du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU ou une conférence internationale destinée aux pays ayant des intérêts dans le secteur de la navigation intérieure;

⁶² Une étude de la CEE-ONU publiée en 2010, intitulée *Hinterland connections of seaports (ECE/TRANS/210)* a analysé comment les connexions entre les ports maritimes et l'arrière-pays peuvent améliorer la performance de la chaîne logistique internationale en éliminant les liaisons manquantes et en perfectionnant l'efficacité et la durabilité des liens entre les ports maritimes et l'arrière-pays dans les pays de la CEE-ONU. L'étude est disponible à l'adresse suivante: www.unece.org/trans/publications/other_hinterland.html.

b) Renforcer la coopération entre les opérateurs des secteurs du transport par voie navigable, du transport ferroviaire et du transport routier grâce à des réunions communes et à d'autres activités entreprises par des organes de la CEE-ONU s'occupant du transport et de la logistique dans les domaines du transport par voie navigable, par route et par chemin de fer et du transport intermodal;

c) Promouvoir l'intermodalité des opérations de transport par voie navigable en faisant connaître les instruments internationaux pertinents, comme le Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable;

d) Appuyer toutes les autres initiatives visant à améliorer le rôle du transport par voie navigable en ce qui concerne la sécurité des chaînes de transport intermodal, en particulier en tant que pivots sûrs et efficaces entre l'arrière-pays et les ports maritimes;

e) Étudier, avec les experts et les décideurs, la question de la tarification des infrastructures relatives aux voies navigables et de ses répercussions sur l'utilisation et la compétitivité du transport par voie navigable.

Recommandation n° 5 Faire face aux défis ayant trait au marché du travail à l'échelle paneuropéenne

217. Il est indispensable de donner suite à la déclaration ministérielle de Bucarest (2006), dans laquelle les ministres appelaient à la libre circulation des équipages en Europe et à la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteurs de bateaux et soulignaient l'importance des connaissances spécifiques et de l'expérience nécessaires pour la navigation dans certains secteurs fluviaux, de l'harmonisation des profils professionnels, ainsi que la nécessité de mettre en place un réseau européen facilitant les échanges dans le domaine des programmes nationaux d'enseignement et de formation professionnelle.

218. Comme il est indiqué au chapitre 3, la CEE-ONU, l'UE et les commissions fluviales traitent ces questions. Des progrès importants ont été accomplis dans ce domaine ces dix dernières années. Les commissions fluviales, en particulier, ont intensifié leurs travaux sur la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteurs de bateaux et d'autres documents détenus par les membres d'équipage et ont donc déjà progressé en matière de facilitation de la circulation des membres d'équipage. Dans le cadre du dialogue social sectoriel européen, établi par l'UE, les questions suivantes sont à l'étude: arrangements relatifs au temps de travail spécifiques au secteur du transport par voie navigable, profils professionnels, prescriptions en matière d'effectifs, amélioration des conditions de travail et de vie à bord, dumping social et concurrence déloyale. Le volet emploi et qualifications du programme NAIADES de l'UE vise à rendre le secteur du transport par voie navigable plus attrayant pour la main-d'œuvre et à augmenter les investissements dans le capital humain.

219. Toutefois, il convient de poursuivre les efforts déployés à l'échelle paneuropéenne si l'on veut faire face à la pénurie prévue de main-d'œuvre qualifiée dans le secteur du transport par voie navigable, recenser les obstacles restants et définir des stratégies appropriées. À cet égard, le secteur du transport par voie navigable pourrait devenir plus attrayant pour la main-d'œuvre qualifiée si l'accès à la profession était rendu plus facile pour les personnes dont l'expérience professionnelle pourrait être transférée (depuis les transports maritimes, la pêche ou d'autres secteurs liés au transport) et si des mesures étaient prises pour faire en sorte que les professionnels du secteur aient accès aux autres activités professionnelles liées à la navigation intérieure.

Mesures que pourrait prendre la CEE-ONU:

a) Appuyer et promouvoir les travaux menés actuellement par l'UE et les commissions fluviales en vue de faire face aux défis auxquels est confrontée la main-d'œuvre et de redorer l'image du transport par voie navigable, en mettant l'accent sur les implications de nature sociale et économique et les répercussions en matière de sécurité des pratiques mises en œuvre actuellement dans le domaine de l'emploi, comme le recours à une main-d'œuvre étrangère;

b) Poursuivre les travaux sur l'harmonisation des prescriptions relatives à la délivrance de certificats de conducteurs de bateaux et de membres d'équipage, ainsi qu'aux effectifs des bateaux de navigation intérieure, en se fondant sur les résolutions pertinentes du SC.3, et envisager la création d'un régime juridique paneuropéen dans ces domaines;

c) Suivre et appuyer le processus d'ouverture des voies navigables nationales de certains pays de la CEE-ONU, en particulier la Fédération de Russie et l'Ukraine, à des bateaux battant un pavillon étranger et appuyer toutes les activités menées par ces pays en vue de promouvoir les règles de navigation paneuropéennes et de les appliquer à leurs voies navigables.

Recommandation n° 6 Faire face aux défis environnementaux et tenir compte de l'empreinte carbone

220. L'aspect environnemental de la navigation intérieure doit être traité à l'échelle paneuropéenne. Dans ce domaine, il faudrait, en faisant fond sur les travaux des commissions fluviales chargées de la navigation et de la protection de l'environnement sur le Danube, le Rhin et la Save, élaborer des directives, recommandations ou procédures normalisées paneuropéennes permettant de mesurer l'impact du transport par voie navigable sur l'environnement, qui pourraient éventuellement être intégrées ultérieurement dans des instruments internationaux existants.

221. En outre, il faudrait diffuser à grande échelle les résultats des études et les conclusions des réunions régionales sur l'impact des changements climatiques sur les infrastructures relatives au transport par voie navigable, comme les études et conférences organisées par la CCNR.

223. Plusieurs options peuvent être envisagées s'agissant de la réduction des émissions de CO₂ (amélioration de la conception des bateaux ou création d'un marché des quotas d'émissions de CO₂). Il serait particulièrement important d'appuyer les études ayant pour objectif de recenser les solutions qui existent et de déterminer leur efficacité en matière de réduction des émissions de CO₂. Les intervenants du secteur de la navigation intérieure pourraient ainsi choisir la solution la mieux adaptée pour ce mode de transport propre. En outre, il faudrait tenir compte du fait que certaines mesures visant à réduire les émissions d'oxydes de soufre et d'oxydes d'azote (comme la possibilité d'équiper les bateaux de moteurs au gaz naturel liquéfié) nécessitent d'élaborer de nouvelles prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure.

223. Enfin, les conséquences à court et à long terme de la législation sur l'environnement élaborée au niveau des pays, des régions ou de l'UE devraient être analysées afin de déterminer l'impact de cette législation sur le transport par voie navigable et permettre au secteur de conserver l'avantage concurrentiel qu'il possède en tant que mode de transport respectueux de l'environnement. Il convient de renforcer les concertations et la coopération entre les autorités nationales et régionales responsables de la navigation et les commissions chargées de la protection des cours d'eau, afin de déterminer les études conjointes et autres activités susceptibles d'être entreprises.

Mesures que pourrait prendre la CEE-ONU:

a) Encourager la participation active des pays membres de la CEE-ONU au projet global du Compte de l'ONU pour le développement concernant l'élaboration et la mise en œuvre d'un instrument de surveillance et d'évaluation des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) dans les transports intérieurs, en tirant parti des connaissances spécialisées des pays membres de la CEE-ONU, des commissions fluviales et des organisations non gouvernementales et intergouvernementales;

b) Tenir à jour un registre des études et réunions pertinentes en collaboration avec les États membres, l'UE, les commissions fluviales, les commissions chargées de la protection des cours d'eau et autres organes compétents internationaux;

c) Continuer à appuyer les activités des États membres, de la Commission européenne et des commissions fluviales visant à adapter le transport par voie navigable aux répercussions des changements climatiques, à gérer les déchets et à réduire la pollution provenant des bateaux de navigation intérieure et autres questions liées à l'environnement;

d) Appuyer et encourager les activités de recherche et d'innovation visant à maintenir, voire renforcer, l'avantage concurrentiel du secteur du transport par voie navigable en matière d'empreinte écologique, y compris les travaux de recherche portant sur les mesures visant à réduire les émissions de CO₂ provenant des bateaux de navigation intérieure et sur d'autres combustibles susceptibles d'être utilisés par ce type de bateaux ;

e) S'assurer que les mesures visant à réduire l'impact des bateaux de navigation intérieure sur l'environnement sont dûment prises en compte lors de la mise à jour des normes internationales relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure.

Recommandation n° 7 Renforcer le cadre institutionnel et réglementaire à l'échelle paneuropéenne

224. Comme il est indiqué dans le chapitre 3, malgré la complexité apparente du cadre institutionnel et de l'architecture réglementaire régissant le transport par voie navigable en Europe, des progrès significatifs ont été réalisés dans le domaine de l'harmonisation et de la simplification du régime réglementaire européen régissant la navigation intérieure. À la suite de la publication du Livre blanc de la CEE-ONU en 1996, des règles paneuropéennes régissant le transport des marchandises dangereuses et la responsabilité civile dans le domaine des opérations de transport par voie navigable ont été établies. Ces progrès utiles sur la voie d'un régime uniformisé et transparent pour la navigation intérieure dans la région de la CEE-ONU n'auraient pu être réalisés sans une communication et une coopération satisfaisantes entre les institutions et les groupes d'experts, qui ont travaillé sous les auspices de l'ONU, de l'UE, des commissions fluviales et des administrations nationales et régionales.

225. En faisant fond sur ces expériences, il convient de continuer d'harmoniser ou d'uniformiser les règles et réglementations, de rationaliser les procédures et d'établir des mécanismes permettant le bon fonctionnement et la mise à jour du cadre réglementaire régissant le transport par voie navigable à l'échelle paneuropéenne, conformément aux exigences du marché et compte tenu de considérations relatives à la sécurité et à l'environnement.

226. Plusieurs modèles pourraient être utilisés en tant qu'exemples et meilleures pratiques afin de déterminer des règles et procédures paneuropéennes adéquates pour le transport par voie navigable. Ces modèles sont déjà en place depuis de nombreuses années dans le domaine des transports aérien et maritime à l'échelle mondiale sur la base de traités internationaux applicables à tous les États qui les ont ratifiés. En outre, le

transport routier international est encadré par des instruments globaux qui régissent le Code de la route, la sécurité routière et la construction de véhicules, ainsi que par des réglementations paneuropéennes, comme la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, qui établissent des normes et des dispositions contractuelles transparentes relatives à la responsabilité civile.

227. De la même façon, le transport ferroviaire international est régi par deux grands instruments internationaux (la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires et l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer). La CEE-ONU procède actuellement à l'harmonisation, voire à l'uniformisation de ces régimes ferroviaires, grâce à l'élaboration de dispositions types contractuelles prévoyant un transport international ferroviaire sans discontinuité de l'Atlantique au Pacifique. En outre, des règles et réglementations types régissent le transport de marchandises dangereuses par tous les modes de transport à l'échelle mondiale, alors que l'application à l'échelle des pays et de l'UE est assurée au moyen de conventions relatives aux différents modes de transport, comme l'Accord ADN pour le transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.

228. Ces exemples peuvent être mis à profit pour élaborer un projet et une stratégie visant à renforcer et à étoffer le cadre réglementaire régissant le transport par voie navigable à l'échelle paneuropéenne et à établir l'égalité des conditions de concurrence avec les autres modes de transport. Étant donné la complexité des règles et réglementations en vigueur à l'échelle des pays, de la sous-région (UE) et des commissions fluviales dans le domaine du transport par voie navigable, il faudrait accorder la priorité à la définition de solutions dans les domaines où l'harmonisation est déjà largement réalisée et où il est important d'établir des mécanismes assurant la continuité des mesures harmonisées de mise à jour et d'application.

229. Les règles relatives à la navigation intérieure pourraient être utiles comme point de départ, puisque le Code européen des voies de navigation intérieur (CEVNI), élaboré à partir des réglementations applicables des commissions fluviales, établit déjà un cadre réglementaire commun à l'échelle paneuropéenne. Afin que le CEVNI conserve sa pertinence et qu'il continue d'être applicable et afin d'éviter les travaux parallèles, il a été proposé d'étudier si le CEVNI pourrait être transformé en instrument international juridiquement contraignant. Toutefois, comme le SC.3 l'a récemment noté, il serait également possible d'atteindre l'objectif visant la promotion de règles de navigation harmonisées au moyen d'autres mécanismes, qui seraient plus souples .

230. Il pourrait notamment s'agir de transformer le CEVNI en règlement type régissant la navigation intérieure paneuropéenne, dont les dispositions générales, concernant l'ensemble des voies navigables, seraient transposées et appliquées par des organes sous-régionaux ou par les commissions fluviales, comme les procédures semblables relatives à la construction de véhicules ou au transport de marchandises dangereuses. En outre, il faut mettre en place des mesures adéquates de mise à jour qui prendraient la forme de mécanismes «ascendants» efficaces en ce qui concerne les propositions d'amendement (émanant des gouvernements, de l'UE et des commissions fluviales) et de procédures «descendantes» et de contrôle adéquates assurant l'application harmonisée à l'échelle des pays, de la sous-région et du bassin hydrographique. La nécessité de compléter le CEVNI par des règles spécifiques sur les conditions locales de navigation confère aux commissions fluviales un rôle crucial en ce qui concerne l'efficacité et la sécurité de la navigation intérieure.

231. Il convient également de renforcer la coordination et la coopération en ce qui concerne la Convention de Strasbourg de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI), qui n'était ouverte à l'origine qu'à la participation des États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, mais dont le texte fait actuellement l'objet d'une révision en vue de rendre possible la participation de pays tiers. Les efforts déployés par la CCNR dans ce domaine pourraient être appuyés afin de faire en sorte que cette Convention s'impose comme un instrument de portée paneuropéenne, voire mondiale.

232. Cependant, il faut, pour que les institutions chargées du transport par voie navigable puissent mieux coopérer, coordonner leurs activités et tirer parti de leurs synergies, disposer des ressources adéquates.

Mesures que pourrait prendre la CEE-ONU:

a) Déterminer, en étroite collaboration avec, en particulier, les Etats membres, la Commission européenne et les commissions fluviales, les domaines dans lesquels il convient de renforcer, à l'échelle paneuropéenne, la coordination, la coopération, la transparence et l'harmonisation des règles et réglementations applicables au transport par voie navigable et définir des mesures concrètes permettant de rationaliser et de coordonner les activités des institutions participantes;

b) En étroite collaboration avec les commissions fluviales, promouvoir le CEVNI en tant que point de départ pour l'élaboration de règles normalisées et transparentes applicables à la navigation intérieure à l'échelle paneuropéenne et élaborer des mécanismes appropriés assurant une mise à jour et un suivi rationnel et efficace de ses dispositions;

c) Appuyer tous les efforts visant à établir un cadre juridique paneuropéen régissant les éléments de droit privé liés à la navigation intérieure, comme l'application des conventions internationales en vigueur dans ce domaine;

d) Suivre et appuyer, autant qu'il est possible, les réformes visant à améliorer les mécanismes institutionnels ayant trait à la navigation intérieure, comme la révision de la Convention de Belgrade de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, et s'employer à faire connaître, en les appuyant, toutes les mesures permettant aux institutions chargées du transport par voie navigable d'obtenir des ressources financières et humaines adéquates;

e) Promouvoir l'utilisation des règles paneuropéennes harmonisées sur le transport de marchandises dangereuses codifiées dans les instruments juridiques de la CEE-ONU-ONU et, en particulier, l'Accord ADN.

Annexe

Régimes applicables à la navigation intérieure en Europe

Note: Les instruments non juridiquement contraignants apparaissent en italiques. Le tiret «-» indique l'absence de recommandation ou de réglementation.

Contenu du cadre réglementaire	CEE-ONU	Union européenne	Commission centrale pour la navigation du Rhin	Commission du Danube	Commission de la Save	Commission de la Moselle
1. Disposition générales						
1.1 Normes et paramètres applicables aux voies navigables	Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), adopté à Genève le 19 janvier 1996	-	-	-	Paramètres détaillés sur la classification de la voie navigable sur le fleuve Save (Décision 20/06 amendée par la Décision 13/09)	N/A
1.2 Accès au marché	-	Règlements CEE no 3921/91 et no 1356/96	Convention de Mannheim (telle que modifiée par le Protocole additionnel no 2)	Convention de Belgrade	Accord-cadre international sur le bassin de la Save	Convention au sujet de la canalisation de la Moselle
2. Prescriptions techniques et prescriptions relatives à la sécurité						
2.1 Règles de route	<i>Résolution no 24 - CEVNI: Code européen des voies de navigation intérieure</i>	-	Règlement de police pour la navigation du Rhin	<i>Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube</i>	Règlement pour la navigation sur la Save (Décision - 30/07)	Règlement de police pour la navigation de la Moselle
2.2 Prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure	<i>Résolution no 61 - Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure</i>	Directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure	Règlement de visite des bateaux du Rhin	<i>Recommandations concernant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure</i>	Règles techniques applicables aux bateaux dans le bassin de la Save	Règlement de police pour la navigation de la Moselle

Contenu du cadre réglementaire	CEE-ONU	Union européenne	Commission centrale pour la navigation du Rhin	Commission du Danube	Commission de la Save	Commission de la Moselle
2.3 Prescriptions minimales relatives à la délivrance des certificats de conducteur de bateau	Résolution no 31 - <i>Recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international</i>	Directive 96/50/CE du Conseil concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté (1996)	Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin	<i>Recommandations de la Commission du Danube concernant la délivrance des certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure sur le Danube (1995)</i>	Règles concernant les exigences minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau dans le bassin de la Save (Décision - 32/07)	Règlement de police pour la navigation de la Moselle
2.4 Prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, adopté à Genève le 26 mai 2000	Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, adopté à Genève le 26 mai 2000	<i>Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Danube</i>	Règles concernant le transport de matières dangereuses sur le Save (Décision 12/10)	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, adopté à Genève le 26 mai 2000
2.5 Services d'information fluviale	Résolution no 57 - <i>Directives et recommandations pour les services d'information fluviale</i>	Directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires	Protocole 22, Directives et recommandations pour les services d'information de la navigation intérieure (2001-II-19)		Le standard sur le suivi et le repérage des bateaux (Décision 03/09), le standard sur l'ECDIS intérieur (Décision 04/09)	
2.6 Navigation de plaisance	Résolution no 40 - <i>Certificat international de conducteur de bateau de plaisance</i>					

Contenu du cadre réglementaire	CEE-ONU	Union européenne	Commission centrale pour la navigation du Rhin	Commission du Danube	Commission de la Save	Commission de la Moselle
3. Éléments de droit civil et de droit public relatifs aux opérations de transport par voie navigable						
3.1 Contrat de transport de marchandises	Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)		Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)	Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)		
3.2 Limitation de la responsabilité dans le secteur de la navigation intérieure			Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) de 1988			
3.3 Règles régissant l'abordage dans le secteur de la navigation intérieure	Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure (15 mars 1960)					
3.4 Immatriculation des bateaux de navigation intérieure	Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (25 janvier 1965)	Directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure	Règlement de police pour la navigation du Rhin			
3.5 Jaugeage des bateaux de navigation intérieure	Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure					
4. Aspects de la navigation intérieure liés à l'environnement						
4.1 Pollution provenant des bateaux de navigation intérieure	Résolution no 21 - Prévention de la pollution des eaux par les bateaux		Règlement de police pour la navigation du Rhin (Chapitre 15)	Recommandation relative à la prévention de la pollution provenant du secteur de la navigation (CD/SES 72/8, 2009)	Protocole relatif à la prévention de la pollution de l'eau provenant du secteur de la navigation (pas encore en vigueur)	

Contenu du cadre réglementaire	CEE-ONU	Union européenne	Commission centrale pour la navigation du Rhin	Commission du Danube	Commission de la Save	Commission de la Moselle
4.2 Gestion des déchets	Résolution no 24 - Code européen des voies de navigation intérieure (chap. 10: Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bateaux)		Convention de 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure	Recommandations relatives à l'organisation de la collecte des déchets des bateaux naviguant sur le Danube (CD/SES 72/8, 2009)	Protocole relatif à la prévention de la pollution de l'eau provenant de la navigation (pas encore en vigueur)	
4.3 Incidences sur l'environnement du développement des infrastructures liées au transport par voie navigable	Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière (Convention d'Espoo)	Directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement; directive 2001/42/CE relative à l'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement; directive 2000/60/CE établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau				

Supplément

Au-delà de l'Europe : le transport par voie navigable aux Etats-Unis d'Amérique

Introduction

1. Lors de sa cinquante-quatrième session le Groupe de travail des transports par voie navigable a salué l'intention du représentant des Etats-Unis d'Amérique d'apporter une contribution au Livre blanc de la CEE-ONU sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe sous forme d'une information factuelle sur l'usage du transport par voie navigable dans son pays et les priorités dans son développement (ECE/TRANS/SC.3/187, par. 12).
2. Cette information reçue lors de l'examen du Livre blanc par la soixante-troisième session du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU du 1 au 3 mars 2011 est publiée ci-dessous en tant que supplément au Livre blanc, adopté par le SC.3.
3. Afin de faciliter la comparaison entre l'analyse de la partie européenne de la région de la CEE-ONU, contenue dans le reste du Livre blanc, avec la situation aux Etats-Unis, ce supplément suit la structure générale du Livre Blanc, c'est-à-dire :
 - A. Importance et caractéristiques du transport par voie navigable
 - B. État actuel du réseau de voies navigables, densité de la navigation et flotte intérieure
 - C. Cadres institutionnel et réglementaire
 - D. Les priorités et les stratégies dans le domaine du transport par voie navigable.

A. Importance et caractéristiques du transport par voie navigable

4. Sur les 25,000 miles (40 200 km) de voies et canaux terrestres, intra-costaux et de grands lacs aux Etats-Unis, environ 12 000 miles (19 300 km) forment le système de voies navigables intérieures et intra-costales en activité et entretenu pour la navigation commerciale par le Corps du génie de l'armée américaine. Ce réseau comprend près de 11 000 miles (17 700km) du système de voies navigables taxé sur le carburant. Les opérateurs de navigation commerciale doivent payer sur les voies ainsi désignées une taxe qui s'élève à 20 centimes par gallon, et qui est déposée au fonds d'affectation spéciale pour les infrastructures des voies navigables.
5. Le trafic par voies navigables intérieures et intra-costales (appelé pour les besoins du rapport trafic «interne») a atteint 624 millions de tonnes en 2005, 628 millions en 2006, 622 millions en 2007 et 588 millions en 2008. Le déclin de 2008 était un signe précurseur de la récession économique qui commençait d'affecter le transport de marchandises, quels que soient les modes de transport, aux Etats-Unis. Le nombre de

tonnes-miles en navigation intérieure s'est élevé à 274 milliards en 2005, 280 milliards en 2006, 272 milliards en 2007 et 261 milliards en 2008. Entre 2000 and 2007, les voies navigables ont assuré en moyenne 8 pour cent de l'ensemble des tonnes-miles accomplies en transport de fret inter-cité aux Etats-Unis, à l'exclusion des oléoducs.

6. Aux Etats-Unis, l'essentiel des marchandises transportées par voies navigables consistent en vrac solides et liquides. En 2008, le charbon représentait 31 pour cent, le pétrole 25 pour cent, les matériaux bruts et les minéraux 18 pour cent, les produits fermiers 12 pour cent, les produits chimiques 8 pour cent et les autres 6 pour cent.

B. État actuel du réseau de voies navigables, densité de la navigation et flotte intérieure

7. La plus grande composante du système de voies navigables américain interconnectée comprend le fleuve Mississippi et ses affluents principaux, comme l'Ohio, l'Illinois, le Missouri, le Tennessee et l'Arkansas, plus la voie navigable intra-costale du Golfe (GIWW), une voie maritime de faible tirant d'eau allant le long de la côte américaine du Golfe du Mexique, de la Floride à la frontière du Mexique. Le GIWW relie tous les ports du Golfe, tels que Mobile, la Nouvelle Orléans, Bâton Rouge, Houston et Corpus Christi, et les principaux ports intérieurs, y compris Memphis, St. Louis, Chicago, Minneapolis, Cincinnati et Pittsburgh. Le Mississippi, de Bâton Rouge au Golfe du Mexique, permet aux navires de haute mer d'être reliés au trafic par barge, faisant ainsi de cette relation une liaison majeure pour le commerce, tant intérieur qu'extérieur, aux Etats-Unis.

8. Le système de voies navigables américain comprend aussi deux autres systèmes géographiquement séparés et distincts du réseau principal Mississippi/GIWW. Au Nord-Ouest du Pacifique, le réseau du fleuve Columbia-Snake permet une navigation intérieure de 465 miles (750 km) jusqu'à Lewiston, Idaho. Le long de la côte atlantique, la voie intra-costale atlantique (AIWW) et la voie intra-costale allant de Jacksonville à Miami (IWW) permet une navigation de faible tirant d'eau sur 1 142 miles (1 840km) de Chesapeake Bay jusqu'en Virginie et au sud de Miami, en Floride.

9. Le Mississippi et ses affluents sont navigables et sont en général entretenus pour assurer un chenal d'une profondeur de 9 pieds (2,7 m), avec des profondeurs plus grandes disponibles sur de nombreuses voies une grande partie de l'année. Le Mississippi inférieur, entre l'embouchure de l'Ohio et le canal à grand tirant d'eau de Bâton Rouge, sont généralement accessible pour 12 pieds de profondeur (3,6 m), tout comme le GIWW. Au Nord-Ouest du Pacifique, le réseau du fleuve Columbia-Snake offre un chenal de 14 pieds (4,3 m). L'AIWW est accessible à partir de 10 pieds (3,0 m) mais une profondeur plus faible est en général maintenue en raison de sa faible utilisation à des fins commerciales.

10. La navigation par barge bénéficie de 192 écluses et 238 sas, y compris un petit nombre de sas offrant de profondes cales sèches. Plus de 1 900 docks de fret sont situés sur les voies navigables. Bien des 192 écluses servant à la navigation comprennent des barrages à fins multiples. Par exemple, 46 barrages-écluses produisent de l'énergie hydroélectrique. La plus haute écluse à ascenseur sur les voies navigable américaines est l'écluse-barrage de John Day sur le fleuve Columbia à 110 pieds (33,5 m). Les entreprises de remorquage qui opèrent sur les voies navigables américaines sont strictement réservées à des navires construits aux Etats-Unis et manœuvrés par des équipages américains.

11. En 2008, la flotte américaine pour la navigation intérieure et intra-costale comprenait 31 238 barges et 2 789 pousseurs. La majeure partie du commerce par voie navigable repose sur les pousseurs (ou remorqueurs) qui poussent une série de barges reliées entre elles par une seule opération de poussage (remorquage).

La taille moyenne de ces convois dépend des dimensions de la voie navigable. Sur les portions de voies navigables ayant des écluses de 600 à 1 200 pieds de long (183 à 366 m), il est courant d'avoir des convois de 15 barges à la fois. Des voies navigables plus petites autoriseront des convois de 4 à 6 barges, alors que les parties du Mississippi inférieur, là où le cours est libre, permettront des convois de 40 barges et plus. Sur 31 238 barges, près de 40 pour cent sont destinés au vrac sec sous ponton couvert (comme le grain, l'acier et quelques minéraux), 26 pour cent concernent le vrac sec sous ponton ouvert (comme le charbon ou le gravier), 19 pour cent sont sur des barges à pont, et 15 pour cent des tankers. La proportion restante est un mélange d'équipements spécialisés.

C. Cadres institutionnel et réglementaire

12. Pour le système de transport par voies navigables américain, le Corps du génie de l'armée américaine a la responsabilité de construire et d'entretenir les écluses, les barrages, les chenaux et les autres infrastructures physiques nécessaires pour que le réseau soit opérationnel. Les gardes côtiers américains sont responsables de l'aide à la navigation, de l'inspection des vaisseaux et de leur certification, de la sécurité et de la sûreté, y compris les services d'urgence. Des entreprises privées sont en général responsables de la construction des navires, de la manutention et des opérations associées à l'acheminement des marchandises commerciales. Les équipements terrestres des ports sont, soit une propriété privée, opérés de façon privée, soit associés à des entités publiques locales qui investissent dans les ports au titre du développement économique.

13. Il n'y a pas de barrière pour acheminer des marchandises sur les voies navigables américaines si ce n'est que les navires doivent avoir été construits dans des chantiers américains et que leur manutention doit être assurée par un équipage américain entraîné et qualifié. Les bateaux et les équipages doivent répondre aux exigences d'autorisation et de certification établies par les gardes côtes américains. Il y a de nombreuses façons d'acquérir l'entraînement nécessaire et beaucoup d'entreprises de remorquage dispensent leur propre programme de formation. Les navires doivent respecter les procédures établies pour franchir les écluses, mais il n'y a pas de droit d'écluse et l'utilisation des écluses est ouverte à tous, y compris aux navires de plaisance (même si les navires du gouvernement et les navires commerciaux ont la priorité).

D. Les priorités et les stratégies dans le domaine du transport par voie navigable.

14. L'infrastructure des voies navigables américaines vieillit. En 2010, près de 57 pour cent des écluses commercialement en activité avaient plus de 50 ans. Plutôt que de s'accentuer afin de constituer en une fois un stimulant économique à l'investissement, en 2009–10, les niveaux de financement pour le fonctionnement et l'entretien des voies navigables (O&M) ont chuté au cours de la dernière décennie en termes de dollars constants, alors même que le système continuait à vieillir. Le financement O&M, qui est exclusivement fédéral, représentait en moyenne 500 millions de dollars par an en dollars constants entre 2005 et 2008, mais il a chuté de 504 millions de dollars en 1995 à 386 millions de dollars en 2008, en dollars constants. L'un des indicateurs de la dégradation de l'infrastructure a été le doublement des heures d'« indisponibilité » des écluses depuis le milieu des années 90, qu'elles soient prévues (pour l'entretien) ou imprévues (fermetures en raison de pannes mécaniques ou d'autres événements non anticipés). Le Corps du génie a développé un système de plans d'entretien pour cibler l'utilisation des fonds limitée aux projets de la plus haute priorité, afin de permettre d'assurer l'intégrité et la fiabilité des infrastructures par voies navigables ayant le plus d'impact sur les volumes de trafic et le mouvement des marchandises d'importance capitale.

15. Un autre défi est le remplacement et la modernisation des écluses qui sont vieilles et détériorées, ou sous-dimensionnées pour les volumes de trafic actuels. Depuis 1986, le coût de la modernisation des infrastructures a été partagé 50/50 entre les fonds fédéraux et les taxes sur le carburant payées au fonds d'affectation spéciale pour les infrastructures des voies navigables par les entreprises privées qui acheminent les marchandises sur les voies navigables américaines. En 2009, 10 remplacements et 10 réhabilitations d'écluses de grande importance ont été achevés, pour un investissement de plus de 2,5 milliards de dollars. 8 écluses et 8 réhabilitations supplémentaires sont en cours, représentant un investissement cumulatif de plus de 7 milliards de dollars sur la prochaine décennie. D'autres projets ont reçu leur approbation mais non leur financement. Le premier défi désormais est de combattre la réduction du fonds d'affectation spéciale pour les infrastructures des voies navigables. La plupart des projets de modernisation des écluses ont été stoppés, alors que l'on débat des mécanismes de recapitalisation du fonds à travers le processus politique.

16. En ce qui concerne la flotte de navires pour la navigation intérieure, les entreprises privées qui assurent le mouvement des marchandises continuent d'investir dans la modernisation en construisant de nouveaux navires et en mettant au rebut l'équipement trop ancien. Le nombre de barges couvertes dans la flotte construite avant 1982 a chuté de plus de 7 500 en 2000 à juste un peu plus de 2 300 en 2009, alors que la construction de nouveaux navires continue. Les retraits de bateaux ont été quasiment identiques à l'introduction de nouveaux au cours des dernières années, permettant une stabilisation de la taille de la flotte de navigation intérieure aux Etats-Unis. Les entreprises qui possèdent les barges tendent à faire dépendre leurs investissements des conditions du marché, des taux de chargement, des retours sur investissement et des perspectives attendues de croissance.

17. Des investissements substantiels sont nécessaires pour entretenir et améliorer l'intégrité opérationnelle des infrastructures de voies navigables américaines. Comme cela a été remarqué précédemment, le financement O&M a chuté d'une manière générale en dollars constants, même si le système vieillit et demande davantage d'entretien. Le financement est de plus en plus orienté pour faire durer les composantes les plus sensibles du système en termes de risques et de conséquences physiques et économiques de leur défaillance. Souvent la modernisation des écluses et de grands travaux de réhabilitation sont retardés, pendant que les mécanismes de financement à long terme sont en cours de résolution dans l'arène politique.

18. En même temps, il est prévu qu'aux Etats-Unis, le trafic domestique par route et par chemins de fer double quasiment au cours des 20 à 30 prochaines années. Les deux modes ont atteint leur niveau de saturation avec de nombreux points noirs, de telle sorte que la congestion et les retards ne feront qu'augmenter. Les voies navigables ont en général un excédent de capacité et pourraient ainsi fournir une alternative pour de nombreux transports de marchandises, particulièrement si le système est perçu comme étant fiable et si les projets de modernisation des écluses en cours et autorisés apportent une solution au problème de capacité à un petit nombre de goulets d'étranglement. L'administration maritime au Ministère des transports américain a identifié un certain nombre d'axes «autoroutes marines» où des projets pilotes sont proposés pour démontrer la faisabilité du transfert de l'acheminement des marchandises sur la voie d'eau et la navigation côtière, comme une alternative à la congestion croissante des transports terrestres. Les voies navigables ont aussi prouvé qu'elles présentaient des avantages pour l'environnement à transporter plus de marchandises avec moins de carburant et d'émissions polluantes que les autres modes. Mais soutenir et améliorer les voies navigables intérieures et intra-costales américaines représente un défi, compte tenu des contraintes budgétaires actuelles. Des financements innovants, tels que des partenariats public-privé, devront être tentés et d'autres approches et modèles employés avec succès au niveau international devront être évalués.

