



# Conseil économique et social

Distr. générale  
8 décembre 2010  
Français  
Original: anglais

---

## Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure

Trente-huitième session

Genève, 16-18 février 2011

Point 4 d) de l'ordre du jour provisoire

Session spéciale de rédaction relative au Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe

## Chapitre 4: Perspective paneuropéenne en matière d'efficacité et de viabilité des transports par voie navigable

Note du secrétariat

### I. Mandat

1. À sa cinquante-quatrième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a approuvé en principe le projet de Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe, élaboré par la Commission économique pour l'Europe (CEE), mais a noté que des délégations communiqueraient des observations supplémentaires au secrétariat jusqu'au 15 novembre 2010. En conséquence, le SC.3 a invité le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) à organiser un débat de nature rédactionnelle à l'occasion de sa trente-huitième session, en vue d'arrêter la version définitive du document de façon à ce que celui-ci soit prêt pour la soixante-treizième session du Comité des transports intérieurs de la CEE, qui se tiendra du 1<sup>er</sup> au 3 mars 2011 (ECE/TRANS/SC.3/187, par. 12).

2. Conformément aux instructions du SC.3, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner, le cas échéant, les dernières modifications de nature rédactionnelle apportées au texte du chapitre 4, qui a trait à une perspective paneuropéenne en matière d'efficacité et de viabilité des transports par voie navigable.

## II. Chapitre 4: Perspective paneuropéenne en matière d'efficacité et de viabilité des transports par voie navigable

3. En 1996, le Livre blanc sur les tendances et l'évolution de la navigation intérieure et de ses infrastructures, publié par la CEE (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.

4. 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

5. 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.

6. 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 transport<sup>1</sup>. 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»<sup>2</sup>. Récemment, le programme NAIADES de l'Union européenne 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.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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.

7. 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 (en nombre de personnes tuées par tonne-kilomètre).
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 <sub>2</sub> 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.

8. 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<sup>3</sup>, 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)**

9. 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». 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.

10. 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 transport<sup>4</sup>.

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

12. 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

---

<sup>3</sup> Voir ECE/TRANS/SC.3/2010/2, par. 3 à 8.

<sup>4</sup> Livre blanc de 1996, CEE, par. 38 à 40.

concertée des projets relatifs aux infrastructures. Une analyse des progrès accomplis à ce jour, illustrée par des exemples, est présentée au chapitre 2.

13. 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.

14. 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 avait recensé une série d'obstacles juridiques et proposé des solutions susceptibles d'être adoptées pour surmonter lesdits obstacles<sup>5</sup>. 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'Union européenne, des commissions fluviales et de la CEE.

15. 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'Accord 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.

16. 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, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (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

---

<sup>5</sup> Voir ECE/TRANS/SC.3/2005/1.

pouvait être aussi bien une chance qu'une menace pour le transport par voie navigable<sup>6</sup>. 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.

17. 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, 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 en 1996, approuvées d'un commun accord il y a plus de dix ans, sont encore valables et applicables aujourd'hui.

18. 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<sup>7</sup>.

19. 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'Union européenne». Dans son rapport publié en 2004, le Groupe EFIN (Cadre européen pour la navigation intérieure) a recensé plusieurs problèmes structurels entravant le développement du secteur<sup>8</sup> 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, à l'Union européenne, aux États, aux commissions fluviales, aux organisations professionnelles et aux administrations locales, nationales et régionales.

20. 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 en ce qui concerne l'appui aux réseaux intégrés de voies navigables recensés dans l'Accord AGN, qui est confirmée par d'importants programmes d'investissement. Ces efforts demeurent toutefois modestes par

<sup>6</sup> Renforcer le transport par voies navigables: Aller de l'avant grâce à la coopération paneuropéenne, CEMT, 2006, p. 90.

<sup>7</sup> Voir ECE/TRANS/SC.3/2010/3, par. 20-67.

<sup>8</sup> 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.

rapport aux capacités potentielles du réseau. Entre 1995 et 2005, dans les 15 pays de l'Union européenne, 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. Élément essentiel du programme NAIADES de l'Union européenne, 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'Union européenne, 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 Ukraine<sup>9</sup>;

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 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 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 GPS 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, 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,

<sup>9</sup> ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13, par. 8, 25 et 66.

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'Union européenne, ni les commissions fluviales, ni les instruments de la CEE ne prévoient de prescriptions techniques spéciales pour ce type de bateau, même si des dispositions à cet effet sont actuellement étudiées par la CEE. 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 maritimes<sup>10</sup>;

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 sont confrontés à une pénurie de personnel qualifié qui entrave la croissance dans les secteurs où elle est la plus nécessaire<sup>11</sup>. 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

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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).

à cette évolution et de la stimuler. De surcroît, bien que de nombreux pays de la CEE 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 CO<sub>2</sub>/t-km (intensité en CO<sub>2</sub>) 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 faibles<sup>12</sup>. 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 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.

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

21. À l'image de l'édition de 1996, le présent Livre blanc de la CEE 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.

22. 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 n° 258 du Comité des transports intérieurs de la CEE adoptée en

<sup>12</sup> 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.

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.

23. 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**

24. L'Accord 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'Accord 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 recueillies<sup>13</sup>. 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'Union européenne doivent être dûment pris en considération dans les annexes techniques de l'Accord 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.

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

- Construction du canal Seine-Nord Europe et activités associées au titre du programme global RTE-T Seine-Escaut (projet prioritaire 30, RTE-T, Union européenne);
- Augmentation de la profondeur de l'eau dans le secteur Straubing-Vilshofen du Danube (projet prioritaire 18, RTE-T, Union européenne);
- 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;

---

<sup>13</sup> Ces informations sont publiées régulièrement par la CEE 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.

- 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.

26. L'interface entre le cabotage maritime 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.

27. 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 conviendra<sup>14</sup>. Ces activités pourraient être mises en œuvre par des experts issus de groupes représentatifs des pays membres de la CEE, y compris la Commission européenne, les commissions fluviales et d'autres organisations non gouvernementales et intergouvernementales intéressées.

#### **Mesures que pourrait prendre la CEE:**

a) Inviter les pays membres de la CEE suivants qui ne l'ont pas encore fait à ratifier l'Accord 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 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 n° 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'Union européenne;

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

<sup>14</sup> Ainsi, il est envisagé, dans la résolution n° 258 du Comité des transports intérieurs, de réaliser des études économiques sur la liaison Danube-Oder-Elbe et la voie navigable Dniepr-Vistule-Oder.

## **Recommandation n° 2**

### **Coordonner et appuyer des mesures visant à moderniser la flotte fluviale à l'échelle paneuropéenne**

28. Comme il est indiqué dans le chapitre premier, 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 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.

29. Il faut poursuivre, voire intensifier, si faire se peut, les travaux effectués actuellement dans le cadre du programme NAIADES de l'Union européenne, de la CEE 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/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.

30. 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:**

a) Renforcer les activités de la CEE 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 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 effectuées par l'Union européenne et les commissions fluviales 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.

### Recommandation n° 3

#### Promouvoir l'usage du Service d'information fluviale et d'autres technologies de l'information et de la communication

31. 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 intérieure. 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.

32. 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.

33. 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.

34. 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:

- a) Appuyer une concertation paneuropéenne sur la mise en œuvre et le perfectionnement des services d'information fluviale;
- b) Suivre les 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'Union européenne 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'Union européenne;
- 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.

## **Recommandation n° 4**

### **Réagir avec efficacité aux nouvelles exigences du marché**

35. 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 portuaire. 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.

36. 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.

37. 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.

38. 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:**

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;

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 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**

39. 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.

40. Comme il est indiqué au chapitre 3, la CEE, l'Union européenne 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'Union européenne, 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'Union européenne 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.

41. 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:**

a) Appuyer et promouvoir les travaux menés actuellement par l'Union européenne 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, 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**

42. L'aspect environnemental de la navigation intérieure doit être traité avec détermination 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.

43. 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.

44. 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'Union européenne 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:**

a) Encourager la participation active des pays membres de la CEE au projet global du Compte de l'ONU pour le développement intitulé «Facilitations de l'adaptation au changement climatique dans le secteur des transports en tenant compte des liens entre énergie et environnement», en tirant parti des connaissances spécialisées des pays membres de la CEE, des commissions fluviales et des organisations non gouvernementales et intergouvernementales;

b) Tenir à jour un registre des études et réunions pertinentes en collaboration avec l'Union européenne, 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 d'autres combustibles susceptibles d'être utilisés par les bateaux de navigation intérieure.

## **Recommandation n° 7**

### **Renforcer le cadre institutionnel et réglementaire à l'échelle paneuropéenne**

45. 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 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 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'Union européenne, des commissions fluviales et des administrations nationales et régionales.

46. 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.

47. 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.

48. 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 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'Union européenne 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.

49. 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 (Union européenne) 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.

50. 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<sup>15</sup>.

51. 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'Union européenne 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.

52. 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.

53. 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.

---

<sup>15</sup> Rapport du Groupe de travail des transports par voie navigable sur sa cinquante et unième session, ECE/TRANS/SC.3/178, par. 24.

**Mesures que pourrait prendre la CEE:**

a) Déterminer, en étroite collaboration avec, en particulier, les commissions fluviales et la Commission européenne, 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 de la Convention de Budapest de 2001 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) et de la CLNI;

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.

---