



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Soixante-troisième session**

Genève, 6-8 novembre 2019

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

**Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable :****Révision du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe****Cadre réglementaire, faits nouveaux et défis dans le domaine du transport par voie navigable****Note du secrétariat****Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.1 du module 5 (Transport par voie navigable) du programme de travail pour 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingtième session, qui s'est tenue du 20 au 23 février 2018 (ECE/TRANS/274, par. 123).
2. À sa cinquante-cinquième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a été informé de la révision, en cours, du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe (le Livre blanc) et a demandé au secrétariat de transmettre le document correspondant, une fois achevé, aux États membres, aux commissions fluviales et aux autres parties prenantes pour observations, et de soumettre le document actualisé au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) à sa soixante-troisième session pour examen et adoption (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 77 et 78).
3. L'annexe au présent document donne un aperçu de l'évolution des cadres institutionnel et réglementaire depuis 2011 et fournit des exemples de faits nouveaux et de projets importants ainsi que de défis recensés dans le domaine du transport par voie navigable en Europe<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Des précisions et des éclaircissements concernant la version complète du Livre blanc figurent dans le document informel SC.3 n° 4 (2019).



## Annexe

### **Cadres institutionnel et réglementaire de la navigation intérieure en Europe, et faits nouveaux et défis dans le domaine du transport par voie navigable**

#### **I. Cadres institutionnel et réglementaire de la navigation intérieure en Europe**

##### **1. Cadre institutionnel de la navigation intérieure : évolution depuis 2011**

Comme en 2011, la navigation intérieure dans la partie européenne de la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE) continue d'être régie par des institutions et organismes intergouvernementaux, parmi lesquels figurent la CEE, l'Union européenne (UE) et les quatre commissions fluviales suivantes : la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Commission du Danube, la Commission de la Moselle et la Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save). En 2015, une nouvelle institution dans le secteur du transport par voie navigable a été créée conjointement par la Commission européenne et la CCNR : le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

La CEE 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 tient à jour 58 conventions internationales sur les transports qui forment le cadre juridique et regroupent les règlements 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.

Le SC.3 et le SC.3/WP.3 traitent de nombreuses questions relatives aux normes techniques et aux normes en matière de navigation intérieure et de sécurité de la navigation intérieure. Les activités du Groupe de travail portent sur le réseau paneuropéen des voies navigables d'importance internationale, qui offre une infrastructure et des services durables et résilients, en tant que partie intégrante des réseaux et marchés de transport intérieur. Le but de la nouvelle stratégie du SC.3 jusqu'en 2021 est de soutenir le développement économique en mettant l'accent sur un accès abordable et équitable pour tous les États membres de la CEE possédant des voies navigables intérieures. Les activités favorisent le développement de services sûrs et économiquement rationnels, peu dommageables pour l'environnement et intégrés aux autres modes de transport, et visent à la mise en place d'infrastructures de qualité résilientes face aux changements climatiques. Il est important que les stratégies nationales en matière de transport appuient ces objectifs et tirent parti des avantages qu'offre le transport par voie navigable<sup>2</sup>.

Les principaux éléments de la nouvelle stratégie sont les suivants :

- a) Consolider l'action menée et associer tous les États membres de la CEE aux efforts visant à relever les défis actuels et à appuyer la réalisation des objectifs de développement durable dans les domaines pertinents pour le secteur ;
- b) Appuyer le développement des statistiques et des capacités d'analyse en matière de transport par voie navigable, afin d'apporter au secteur les données qui lui font défaut ;
- c) Coordonner les mesures visant à mieux intégrer le transport par voie navigable dans les chaînes de transport multimodal ;

---

<sup>2</sup> CEE, Projet de proposition pour une nouvelle stratégie du Groupe de travail des transports par voie navigable pour 2016-2021, Genève, p. 3, 2016, <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-2016-03f.pdf>.

- d) Élaborer et appliquer des mécanismes juridiques efficaces visant à garantir des conditions égales et transparentes à tous les acteurs ;
- e) Coopérer avec les nouveaux acteurs du marché européen et les acteurs des autres régions du monde dans les domaines où ces derniers peuvent tirer parti des travaux d'harmonisation technique menés par le Groupe de travail ;
- f) Promouvoir l'innovation dans le secteur du transport par voie navigable ;
- g) Favoriser la création de synergies avec le transport maritime et terrestre, d'une part, et les activités liées à l'eau, d'autre part ;
- h) Promouvoir les services d'information fluviale et d'autres technologies de l'information et de la communication pour la navigation intérieure dans tous les États membres de la CEE ;
- i) Nouer des partenariats et renforcer la visibilité du transport par voie navigable.

Dans l'UE, depuis 2011, la politique des transports s'appuie sur le Livre blanc intitulé « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources », publié par la Commission européenne en 2011<sup>3</sup>. Ce Livre blanc recensait alors 40 initiatives concrètes pour la décennie à venir, visant à mettre en place un système de transport compétitif afin d'accroître la mobilité, d'éliminer certains obstacles importants dans des domaines clefs et de stimuler la croissance et l'emploi, ainsi que de réduire la dépendance vis-à-vis des importations de pétrole et de diminuer de 60 % les émissions de carbone dans les transports au cours de la période allant jusqu'à 2050.

En 2016, la Commission européenne a publié un document de travail des services de la Commission sur la mise en œuvre du Livre blanc, qui soulignait les progrès réalisés dans la concrétisation des initiatives du programme décennal et présentait les changements observés s'agissant du contexte dans lequel s'inscrivaient les objectifs, les résultats et les enjeux stratégiques.

La Communication sur le programme NAIADES II (2013) définit le programme d'action de l'Union européenne dans le domaine du transport par voie navigable pour la période 2014-2020<sup>4</sup>. Des mesures sont prises dans les six grands domaines d'action suivants : i) les infrastructures ; ii) l'innovation ; iii) le fonctionnement du marché unique ; iv) les performances environnementales ; v) le facteur humain ; et vi) l'intégration dans les chaînes logistiques multimodales. Dans le premier domaine d'action, celui des infrastructures, la nouveauté la plus importante est l'adoption d'une approche intégrée en matière de planification et de mise en œuvre des projets relatifs aux voies de navigation intérieure dans les corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), introduite par le Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 et le Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)<sup>5</sup>. Le rapport à mi-parcours de NAIADES II sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du programme d'action NAIADES pour la promotion du transport par voie navigable (publié en 2017)<sup>6</sup> présente les progrès réalisés jusqu'en 2017 et les actions menées en vue de la mise en œuvre du programme NAIADES II jusqu'en 2020.

En 2017, la Commission européenne a lancé une initiative relative à l'Espace numérique de navigation intérieure (DINA, Digital Inland Waterway Area), portant sur la numérisation future dans le secteur de la navigation intérieure, sur la base de l'étude intitulée « Towards a Digital Inland Waterway Area and Digital Multimodal Nodes » (Vers un espace numérique de navigation intérieure et des nœuds multimodaux numériques), qui comportait un certain nombre de composantes à court, à moyen et à long terme<sup>7</sup>. À court terme, l'accent était mis sur la poursuite de la mise en œuvre et du développement des Services d'information fluviale, ainsi que sur la normalisation et la mise en service des bases de données européennes

<sup>3</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:52011SC0359>.

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:52013DC0623>.

<sup>5</sup> ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/3.

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/inland/promotion/doc/sec\\_2011\\_453.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/inland/promotion/doc/sec_2011_453.pdf).

<sup>7</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/2017-10-dina.pdf>.

communes, à savoir le système européen de gestion des données de référence (ERDMS), la base de données européenne sur les coques et, plus récemment, la base de données européenne sur les qualifications des équipages. À moyen terme, l'accent était mis sur le lancement d'initiatives conjointes des secteurs public et privé visant à mettre au point les futurs outils embarqués de navigation intérieure électronique et la plateforme de données à l'usage des exploitants de barges, et à permettre l'intégration avec d'autres parties prenantes. À long terme, l'objectif était principalement la poursuite de l'intégration avec d'autres modalités et l'utilisation de l'Espace numérique de navigation intérieure DINA comme plateforme pour de nouvelles applications. Publié en 2018, le document de travail des services de la Commission sur la numérisation du secteur de la navigation intérieure décrit les initiatives et outils existants dans le domaine de la numérisation intégrée de ce secteur et présente les résultats de l'étude sur l'Espace DINA et les initiatives et outils de la Commission dans le domaine de la numérisation du secteur de la navigation intérieure<sup>8</sup>.

Le Forum sur le numérique dans les transports et la logistique de la Direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) de la Commission européenne a pour objet d'étudier l'acceptation des documents électroniques de transport et l'échange de données électroniques dans les corridors de transport<sup>9</sup>. L'accent est mis en particulier sur l'utilisation de normes et sur l'introduction et l'utilisation de plateformes numériques pour le fret électronique en vue d'améliorer l'interopérabilité numérique dans les domaines de la logistique et du transport de marchandises en Europe.

Depuis 2014, la surveillance continue de la navigation intérieure dans l'UE sur le Rhin et sur le Danube est effectuée par un observatoire du marché des voies navigables mis en place par la CCNR en collaboration avec les organisations européennes de navigation intérieure<sup>10</sup>. Cet observatoire appuie la promotion du secteur et fournit une analyse de la demande de transport par voie navigable, une analyse de l'offre sur le marché de la navigation intérieure, une vue d'ensemble des conditions de navigation sur les voies navigables européennes et une analyse microéconomique du secteur et des questions s'y rapportant.

Parmi les faits nouveaux, il convient de mentionner la création en 2015 du CESNI (Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure) par l'UE et la CCNR. Ce comité, créé afin d'élaborer des normes communes dans le domaine de la navigation intérieure<sup>11</sup>, s'emploie à renforcer l'harmonisation dans ce domaine en mettant en place un système commun de normes techniques pour les bateaux de navigation intérieure et les équipements utilisés dans ce secteur, à promouvoir l'utilisation des technologies de l'information, telles que les Services d'information fluviale et les systèmes d'identification automatique (AIS), et à élaborer des normes communes dans le domaine de l'éducation, de la formation et de la certification des équipages. Les principaux domaines d'activité du CESNI sont les suivants : a) l'harmonisation des normes techniques pour les bateaux de navigation intérieure ; b) le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), qui définit des normes techniques harmonisées pour les bateaux de navigation intérieure ; et c) le Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN), adopté en 2018. Les travaux sont appuyés par les groupes de travail du CESNI chargés des prescriptions techniques des bateaux de la CCNR (CESNI/PT), des qualifications professionnelles du personnel navigant (CESNI/QP) et des technologies de l'information en navigation intérieure (CESNI/TI)<sup>12</sup>.

L'UE régleme 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 bateau au moyen d'un ensemble de directives. Les incertitudes éventuelles concernant l'applicabilité de ces textes à la

<sup>8</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20180427-digital-inland-navigation.pdf>.

<sup>9</sup> <http://www.dtlf.eu/>.

<sup>10</sup> <https://inland-navigation-market.org>.

<sup>11</sup> CESNI, <https://cesni.eu/a-propos>.

<sup>12</sup> <https://cesni.eu/activites-2>.

navigation sur le Rhin, qui est régie par la Convention de Mannheim qui leur est antérieure et met en jeu un troisième État (Suisse)<sup>13</sup>, 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<sup>14</sup>.

En 2018, la CCNR a adopté un certain nombre d'objectifs ambitieux pour les cinq années à venir, qui visent à contribuer au développement durable de la navigation intérieure en termes écologiques, sociaux et économiques, conformément à la feuille de route de la Commission intitulée « Vision 2018 », à l'appui du programme d'action « NAIADES II » de la Commission européenne dans les grands domaines d'action<sup>15</sup>.

Afin d'encourager les initiatives conjointes et en coopération et de promouvoir la coopération entre les institutions et les organes intergouvernementaux en Europe, un certain nombre d'accords ont été conclus : a) le mémorandum d'accord sur la coopération entre la Commission de la Save et la Commission du Danube, en janvier 2009 ; b) l'accord en forme simplifiée relatif à un cadre de coopération entre le secrétariat de la Commission du Danube et la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne, en juillet 2015 ; et c) l'accord de coopération entre la Commission du Danube et la Commission de la Moselle, en juin 2018.

Au niveau paneuropéen, il n'y a pas eu de conférence ministérielle sur le transport par voie navigable depuis la conférence de Bucarest en septembre 2006<sup>16</sup>. Les 18 et 19 avril 2018, la CEE a organisé conjointement avec le Ministère polonais de l'économie maritime et de la navigation intérieure la première Conférence ministérielle internationale sur les liaisons par navigation intérieure, laquelle s'est tenue à Wrocław, en Pologne. Celle-ci avait pour but de faire en sorte que la démarche politique mette davantage l'accent sur la promotion du rôle du transport par voies navigables intérieures et sur les défis posés par le développement et la mobilité durables dans ce domaine. La Conférence s'est inscrite dans la continuation des conférences paneuropéennes de haut niveau sur les transports par voie navigable tenues en 1991, 2001 et 2006.

Le 18 avril 2019, les ministres et chefs de délégation ont été invités à signer la Déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international », qui a fixé les principaux objectifs et mesures pour le secteur au cours des années à venir et a invité les pays et toutes les parties concernées à élaborer des plans d'action pour la mise en œuvre.

En 2018, deux conférences ministérielles consacrées aux grands tournants historiques du développement de la navigation fluviale en Europe se sont tenues :

- Le 29 juin 2018, une conférence ministérielle s'est tenue à Belgrade à l'occasion du soixante-dixième anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Convention de Belgrade). Les participants ont adopté le communiqué intitulé « Commission du Danube – Renforcement du partenariat pour la libre navigation sur le Danube »<sup>17</sup>. La conférence a été suivie de la session de la Commission du Danube commémorant son quatre-vingt-dixième anniversaire.
- Le 17 octobre 2018, le sixième congrès de la CCNR s'est tenu à l'occasion du cent cinquantième anniversaire de la Déclaration de Mannheim. Les États membres de la

<sup>13</sup> R. Bieber, F. Maiani, M. Delaloye, *Droit européen des transports*, Helbing et Lichtenhahn, *Dossiers de droit européen*, 2006, « Les transports par voie navigable », par. 138 à 143.

<sup>14</sup> ECE/TRANS/SC.3/2017/17.

<sup>15</sup> [www.ccr-zkr.org/files/documents/vision/Vision2018\\_fr.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/documents/vision/Vision2018_fr.pdf).

<sup>16</sup> 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 sont disponibles à l'adresse suivante : [www.unece.org/trans/cd.html](http://www.unece.org/trans/cd.html).

<sup>17</sup> [http://www.danubecommission.org/uploads/doc/press/2018/DC\\_90\\_Session\\_Belgrade\\_20180629.pdf](http://www.danubecommission.org/uploads/doc/press/2018/DC_90_Session_Belgrade_20180629.pdf).

CCNR ont adopté la Déclaration ministérielle intitulée « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique »<sup>18</sup>.

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

**Adhésions aux organisations et organismes de navigation intérieure**  
(Membres à part entière seulement)

	<i>CEE</i>	<i>UE</i>	<i>CESNI</i>	<i>CCNR</i>	<i>Commission du Danube</i>	<i>Commission de la Save</i>	<i>Commission de la Moselle</i>
Allemagne	X	X	X	X	X		X
Autriche	X	X	X		X		
Bélarus	X						
Belgique	X	X	X	X			
Bosnie-Herzégovine	X		X			X	
Bulgarie	X	X	X		X		
Croatie	X		X		X	X	
États-Unis d'Amérique	X						
Fédération de Russie	X				X		
Finlande	X	X	X				
France	X	X	X	X			X
Hongrie	X	X	X		X		
Irlande	X	X					
Italie	X	X	X				
Lituanie	X	X	X				
Luxembourg	X	X	X				X
Pays-Bas	X	X	X	X			
Pologne	X	X	X				
République de Moldova	X				X		
République tchèque	X	X	X				
Roumanie	X	X	X		X		
Royaume-Uni	X	X	X				
Serbie	X				X	X	
Slovaquie	X	X	X		X		
Slovénie	X	X	X			X	
Suisse	X		X	X			
Ukraine	X				X		

<sup>18</sup> [https://www.ccr-zkr.org/files/documents/dmannheim/Mannheimer\\_Erklaerung\\_fr.pdf](https://www.ccr-zkr.org/files/documents/dmannheim/Mannheimer_Erklaerung_fr.pdf).

Outre les États membres, les organisations internationales et les ONG, les principales organisations de parties prenantes dans le domaine de la navigation intérieure en Europe sont :

- L'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), qui représente les sociétés de transport maritime et les exploitants de barges ;
- L'Organisation européenne des bateliers, qui représente les propriétaires-exploitants, qui sont les capitaines et les propriétaires des bateaux qu'ils exploitent ;
- L'Association internationale chargée de la sauvegarde des intérêts communs de la navigation intérieure européenne et de l'assurance, et de la tenue d'un registre des bateaux de navigation intérieure en Europe (IVR) ;
- L'Association pour la navigation intérieure et les voies navigables européennes (VBW), qui promeut un système de transport multimodal voie navigable-bateau-port à orientation interdisciplinaire, au moyen de débats et de publications sur des questions scientifiques, techniques, juridiques et pratiques relatives à la construction, à l'exploitation et à l'utilisation des voies navigables et des ports intérieurs ;
- L'Union européenne des transports fluviomaritimes (ERSTU), qui représente les intérêts du secteur du transport fluviomaritime ;
- La Fédération européenne des ports intérieurs (FEPI), qui promeut le rôle des ports intérieurs européens en tant que nœuds intermodaux dans la chaîne de transport et de soutien logistique ;
- Le réseau EDINNA (Education in Inland navigation), qui représente les établissements d'enseignement actifs dans l'éducation et la formation des équipages de navigation intérieure ;
- Inland Navigation Europe (INE), qui représente les autorités fluviales ;
- AQUAPOL, l'association de la police fluviale européenne ;
- La Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT), qui représente les syndicats du secteur des transports ;
- La Conférence des directeurs des compagnies de navigation sur le Danube participantes aux Accords de Bratislava (CDDSC), qui promeut la coopération entre les compagnies de navigation actives dans la navigation internationale sur le Danube ;
- L'Association européenne de navigation de plaisance (EBA), qui promeut la navigation de plaisance dans toute l'Europe.

## 2. Cadre réglementaire de la navigation intérieure européenne

L'ensemble des règles et des règlements en matière de navigation intérieure en Europe est très varié, comme le montre le Livre blanc de 2011. Les principaux acteurs dans ce domaine restent la CEE, l'UE et les commissions fluviales, ainsi que diverses organisations non gouvernementales (ONG) qui représentent les parties prenantes dans ce secteur.

La CEE couvre la zone géographique la plus large, puisque tous les pays européens actifs dans la navigation intérieure en sont membres. Dans le cadre de ses travaux sur la navigation intérieure, la CEE a élaboré et tient à jour des conventions et accords internationaux : l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), la Convention de 1973 relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN), la Convention de 1976 relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN) et la Convention de Budapest de 2001 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) (principales conventions).

Dans le domaine de la navigation intérieure, la CEE a élaboré et tient à jour des instruments internationaux : l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) et plusieurs

conventions internationales, dont les plus importantes sont la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, qui a été adoptée en 1966<sup>19</sup>. Les règles paneuropéennes relatives au transport de marchandises par les voies navigables intérieures sont quant à elles établies par la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), élaborée conjointement par la CEE, la CCNR et la Commission du Danube.

Le SC.3 s'occupe d'un grand nombre de questions liées aux normes techniques et aux normes en matière de sécurité de la navigation intérieure et veille à ce que ces normes soient appliquées de manière harmonisée au moyen de résolutions. L'acceptation et l'application de ces résolutions par les États membres de la CEE font l'objet d'un suivi régulier par le Groupe de travail<sup>20</sup>.

Les principales résolutions de la CEE sont les suivantes :

a) Les résolutions relatives à l'état et aux paramètres du réseau européen des voies navigables : résolution n° 30, « Classification des voies navigables européennes » ; résolution n° 49, « Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E », révision 2 ;

b) Les résolutions établissant les règles et la signalisation pour les voies navigables : résolution n° 24, « Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) », révision 5 ; résolution n° 90, « Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (SIGNI) » ;

c) Les résolutions établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure : résolution n° 15, « Barges de navire » ; résolution n° 61, « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure », révision 2 ; et résolution n° 69, « Directives concernant les bateaux à passagers également adaptés au transport des personnes à mobilité réduite » ;

d) La résolution n° 31, « 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 » ;

e) Les résolutions relatives aux Services d'information fluviale : résolution n° 48, « Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'information pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur) » ; résolution n° 57, « Directives et recommandations pour les services d'information fluviale » ; résolution n° 58 « Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables » ; résolution n° 63, « Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) » ; résolution n° 79, « Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure » ; résolution n° 80, « Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure » ;

f) La résolution n° 21, « Prévention de la pollution des eaux par les bateaux » ;

g) Les résolutions promouvant la navigation de plaisance, parmi lesquelles les plus importantes sont la résolution n° 40, « Certificat international de conducteur de bateau de plaisance », et la résolution n° 52, « Réseau européen de navigation de plaisance ».

Le 27 septembre 2012, la nouvelle Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI de 2012) a été adoptée à la Conférence diplomatique organisée par la CCNR. L'objectif de la révision était d'améliorer la sécurité juridique du transport fluvial international et d'assurer une indemnisation adéquate aux

<sup>19</sup> La liste complète des conventions de la CEE sur la navigation intérieure est disponible sur la page Web consacrée aux instruments juridiques : [www.unece.org/trans/main/sc3/sc3\\_legalinst.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_legalinst.html).

<sup>20</sup> L'inventaire complet des résolutions de la CEE relatives au transport par voie navigable et le rapport du secrétariat sur leur acceptation sont disponibles à l'adresse suivante : [www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html).



parties qui subissent un préjudice. La CLNI de 2012 a étendu le champ d'application des limitations de responsabilité en navigation intérieure à d'autres grandes voies navigables, notamment le Danube, l'Elbe, l'Oder et la Save, et a augmenté le montant maximal de l'indemnité payable par le transporteur, augmentant ainsi la protection accordée aux passagers. La CLNI de 2012 est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2019 en Allemagne, en Hongrie, au Luxembourg, aux Pays-Bas et en Serbie. La Belgique et la France ont annoncé une ratification à court terme, après quoi ces pays appliqueront également la convention. Parallèlement à cela, il a été mis fin à la CLNI de 1988, qui était en vigueur en Allemagne, au Luxembourg, aux Pays-Bas et en Suisse.

Le cadre réglementaire actualisé de l'UE relatif à la navigation intérieure comprend la Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure<sup>21</sup>, le Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers<sup>22</sup> et la Directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure<sup>23</sup>, qui sont appuyés par les normes du CESNI, à savoir : a) le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), qui définit des normes techniques harmonisées pour les bateaux de navigation intérieure ; et b) le Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN), adopté en 2018.

La Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2009<sup>24</sup>. Pour les bassins du Danube et de la Save, les règlements suivants s'appliquent : a) le chapitre 10 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) et la recommandation de la Commission du Danube relative à la gestion des déchets provenant des bateaux naviguant sur le Danube, qui entrera en vigueur à la fin de 2019 ; et b) le Protocole à l'Accord-cadre sur le bassin de la Save relatif à la prévention de la pollution des eaux provenant du secteur de la navigation, qui est en vigueur depuis décembre 2017.

Les règles de navigation tenues à jour par les commissions fluviales comprennent : a) le Règlement de police pour la navigation du Rhin, adopté par la CCNR ; b) les DFND, adoptées par la Commission du Danube ; c) le Règlement de police pour la navigation de la Moselle, adopté par la Commission de la Moselle ; et d) les Règles de navigation sur le bassin de la Save, adoptées par la Commission de la Save et applicables à la Save et ses affluents. Les DFND et les Règles de navigation sur le bassin de la Save sont pleinement conformes à la révision 5 du CEVNI. La CCNR et la Commission de la Moselle travaillent actuellement à l'harmonisation de leur cadre réglementaire avec les normes du CESNI.

### 3. Exemples de projets internationaux en cours relatifs à la navigation intérieure dans la région de la CEE

- Le Plan directeur de rénovation et d'entretien du chenal du Danube et de ses affluents navigables et FAIRway Danube : le projet FAIRway Danube du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) est un projet cofinancé par ce mécanisme, qui vise à mettre en œuvre le Plan directeur de rénovation et d'entretien du chenal du Danube et de ses affluents navigables, lequel fait partie du volet Rhin-Danube du Plan de travail pour les corridors RTE-T. Ce plan directeur recense plusieurs initiatives harmonisées pour éliminer les goulets d'étranglement dans les infrastructures le long du corridor Rhin-Danube et a été élaboré en étroite collaboration avec l'ensemble des pays danubiens. Le projet est dirigé par VIADONAU, l'autorité autrichienne des voies navigables.

<sup>21</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32016L1629>.

<sup>22</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32016R1628>.

<sup>23</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32017L2397>.

<sup>24</sup> [www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2015/06/cdni\\_2014\\_EN.pdf](http://www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2015/06/cdni_2014_EN.pdf).

- Le projet RIS COMEX (programme de gestion des corridors de transit par les Services d'information fluviale) : ce projet, financé par le mécanisme MIE et dirigé par VIADONAU, porte sur la définition, la mise en œuvre et le fonctionnement de services d'information fluviale fiables pour les corridors. Le programme a débuté en 2016 et s'achèvera en 2020. L'objectif du projet RIS COMEX est de transformer les Services d'information fluviale, qui sont actuellement un outil de gestion de la sécurité, en un système intégré pouvant également jouer un rôle de facilitateur dans l'ensemble de la chaîne logistique.
- Le projet « PROMINENT » (Promouvoir l'innovation dans le secteur du transport par voies navigables intérieures – Promoting Innovation in the Inland Waterways Transport Sector) – Il s'agit d'un programme financé dans le cadre d'Horizon 2020, qui répond à des besoins essentiels de développement technologique et qui vise à aplanir les obstacles à l'innovation et à la prise en considération des préoccupations écologiques dans le secteur européen de la navigation intérieure. Ce projet consiste à réduire la consommation d'énergie de la flotte de bateaux de navigation intérieure, et donc également son empreinte carbone. Il a rassemblé 17 partenaires des régions du Rhin et du Danube, a débuté en 2015 et s'est achevé en 2018. Le budget total de PROMINENT s'est élevé à 6,25 millions d'euros.
- Exemples de projets menés dans le cadre de la Stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube (SUERD) : a) Bateau innovant sur le Danube<sup>25</sup> ; b) PROMINENT<sup>26</sup> ; c) Programme transnational INTERREG Danube : projet DANUBE VERT – politiques transnationales et solutions pratiques intégrées pour un système de transport fluvial écologique dans la région du Danube<sup>27</sup>, et projet GRENDDEL (Pour une flotte du Danube verte et efficace)<sup>28</sup>.
- EMMA – Projet visant à améliorer la mobilité et la logistique du fret dans la région de la mer Baltique en renforçant le transport fluvial et fluviomaritime et en encourageant de nouveaux services de transports internationaux par bateau. Ce projet transnational est axé sur le développement de la logistique du transport fluvial et fluviomaritime dans la région de la mer Baltique<sup>29</sup>. Il s'étend de 2016 à 2019. L'objectif principal d'EMMA est une meilleure intégration du transport fluvial et fluviomaritime dans la chaîne logistique de la région de la mer Baltique, et donc une meilleure utilisation de l'énorme potentiel, encore sous-utilisé, du secteur dans cette région.
- #IWTS 2.0 est un projet d'innovation visant une meilleure utilisation des voies navigables en Europe<sup>30</sup>. Alors qu'EMMA se concentre sur la région de la mer Baltique, #IWTS 2.0 est axé sur la mer du Nord. Le projet s'étend de 2017 à 2021 et porte sur la revitalisation des cours d'eau sous-utilisés selon trois approches distinctes :
  - L'adaptation minimale des petites voies navigables, afin qu'elles puissent être empruntées par un type de bateau normalisé de la Confédération des sociétés européennes de technologie maritime (CEMT) ;
  - La mise au point de nouveaux bateaux, ou l'adaptation de bateaux existants afin de leur donner accès à une voie navigable donnée qui n'est pas facilement adaptable ;
  - Une amélioration générale des connaissances relatives au potentiel de la navigation intérieure en tant que mode de transport terrestre (approche plus large).

<sup>25</sup> [www.danube-navigation.eu/uploads/files/Conferences/2014-01-30\\_IDV\\_full\\_report.pdf](http://www.danube-navigation.eu/uploads/files/Conferences/2014-01-30_IDV_full_report.pdf).

<sup>26</sup> <http://www.prominent-iwt.eu>.

<sup>27</sup> [www.interreg-danube.eu/approved-projects/green-danube](http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/green-danube).

<sup>28</sup> [www.interreg-danube.eu/approved-projects/grendel](http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/grendel).

<sup>29</sup> <http://project-emma.eu>.

<sup>30</sup> <https://northsearegion.eu/iwts20>.

## II. Évolution du secteur du transport par voie navigable en Europe et difficultés rencontrées

Le secteur du transport par voie navigable en Europe fait actuellement face à de nombreuses difficultés. Les changements climatiques actuels font surgir la nécessité d'une industrie plus verte, émettant moins de gaz à effet de serre, voire aucun, et traitant ses déchets de manière adéquate. De plus, le secteur est confronté à une pénurie croissante de personnel et au vieillissement du personnel actuel. Par ailleurs, il n'existe pas encore à l'heure actuelle de norme commune pour l'éducation et la formation des futurs équipages de navigation intérieure, bien qu'un instrument soit actuellement en cours d'élaboration pour les États membres de l'Union européenne.

Propulsion et respect de l'environnement/Résilience face aux changements climatiques

### 1. Modernisation et écologisation de la flotte

Nombre des bateaux qui circulent actuellement sur les voies navigables européennes ont été construits il y a plus de trente ans : les bateaux à cargaison sèche circulant dans la région du Rhin ont été construits en moyenne en 1965 et les bateaux-citernes, en 1979<sup>31</sup>. Il n'est pas rare qu'un bateau de cet âge soit toujours équipé de son moteur d'origine. La quasi-totalité de la flotte est équipée de moteurs diesel et ce sont des générateurs fonctionnant au diesel qui fournissent de l'électricité à bord. La performance environnementale peut être améliorée par l'utilisation de systèmes de propulsion alternatifs et de carburants de substitution, et par le traitement aval des émissions des moteurs.

Le secteur est assez peu disposé à investir spontanément dans de nouveaux systèmes d'alimentation électrique ou dans des systèmes améliorés, car la plupart des propriétaires rechignent à remplacer un moteur qui fonctionne encore. Et même lorsqu'un moteur doit être remplacé, il est parfois difficile de trouver un moteur de remplacement approprié, dans la mesure où les fabricants commencent tout juste à fournir des moteurs qui répondent aux exigences de la nouvelle réglementation européenne concernant les limites d'émission pour les engins mobiles non routiers (EMNR) (Règlement (UE) 2016/1628 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les engins mobiles non routiers (phase V)).

La question des systèmes de propulsion alternatifs fait actuellement l'objet d'un vaste débat dans le secteur du transport par voie navigable, lequel a déjà adopté le gazole à faible teneur en soufre comme norme de l'industrie, réduisant ainsi considérablement les émissions d'oxyde de soufre. Les carburants de substitution les plus courants pour le gazole sont le gaz naturel liquéfié (GNL), le diesel GTL et l'hydrogène. Le succès futur de ces systèmes dépendra en très grande partie de leur fiabilité, de leur disponibilité, de leur durabilité et, surtout, de leur prix. En fin de compte, il n'y aura peut-être pas un substitut unique au gazole ; il est très probable que l'on assiste à la cohabitation de différents systèmes, chacun étant adapté à un but précis. Il est même envisageable que le moteur diesel soit encore présent pendant un certain temps.

### 2. Construire une infrastructure de transport par voie navigable résiliente

On a pu observer ces dernières années les effets des changements climatiques sur le niveau d'eau de certaines des principales voies navigables européennes, telles que le Rhin et le Danube. De longues périodes d'étiage ont entravé la navigation à tel point que les bateaux ne pouvaient transporter que des fractions de leur chargement habituel. Dans le même temps, les périodes de crues et même les inondations sont devenues fréquentes, ce qui provoque, en plus des dégâts causés par l'eau à l'infrastructure elle-même et aux structures voisines, un arrêt de la circulation sur les voies navigables jusqu'à ce que le niveau de l'eau baisse suffisamment pour qu'on puisse garantir la sécurité de la navigation.

Une infrastructure résiliente et bien entretenue est essentielle pour le secteur du transport par voie navigable. Le fonctionnement sans encombre des voies navigables et de leur infrastructure est primordial pour une navigation verte, sûre et efficace. Certains pays de

<sup>31</sup> CCNR, Rapport annuel 2017, La navigation intérieure européenne – Observation du marché, p. 94.

la CEE ont déjà pris des initiatives visant à renaturaliser les cours d'eau afin de donner plus d'espace à l'eau pendant les périodes de crue. À la Conférence ministérielle internationale de Wrocław, les ministres sont convenus que la planification de l'infrastructure devait tenir compte de l'impact des changements climatiques et qu'il fallait envisager les effets des modifications de l'infrastructure sur des périodes plus longues afin de faire face aux effets des changements climatiques.

### 3. Gestion des déchets

L'élimination adéquate des déchets liés à la navigation intérieure est un autre élément important pour l'amélioration de la performance environnementale du transport par voie navigable. L'exploitation des bateaux produit en général trois types de déchets : des déchets huileux et graisseux provenant de la salle des machines, des résidus de cargaison laissés dans les cales après les opérations de déchargement, des déchets de cuisine et des eaux usées. Chacun de ces déchets doit subir un traitement différent, et les armateurs ont besoin d'un système fiable qui leur permette d'éliminer ces matières de manière sûre et fiable. Deux systèmes existent actuellement pour la collecte des déchets et des résidus dans le secteur de la navigation intérieure en Europe. Pour les États du Rhin, la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est en vigueur depuis 1996. Pour la région du Danube, le projet de convention sur la gestion des déchets pour la navigation sur le Danube (CO-WANDA)<sup>32</sup> a donné lieu à l'élaboration de la Convention internationale sur les déchets des bateaux naviguant sur le Danube (IDSWC), qui n'est pas encore en vigueur. Il est très important pour le secteur d'avoir un accès suffisant aux installations d'élimination des déchets sur l'ensemble du réseau des voies navigables. À cet égard, la question la plus urgente semble être l'accès des bateaux à passagers, qui ne sont pas autorisés à jeter les eaux usées par-dessus bord, aux sites d'élimination des déchets.

### 4. Transport par voie navigable intelligent et autonome et numérisation

La navigation automatisée et autonome est une priorité du secteur depuis plusieurs années déjà. Les entreprises de transport l'appellent de leurs vœux, non seulement en raison de ses avantages potentiels en matière de sécurité et de fiabilité de la navigation, mais aussi parce que les bateaux automatisés peuvent fonctionner avec un équipage réduit, et même sans équipage, selon que le navire est totalement ou partiellement automatisé. Cela présente un intérêt particulier pour les transporteurs compte tenu de la pénurie croissante de personnel dans le secteur.

Différents systèmes sont mis au point et testés à l'heure actuelle, à commencer par les systèmes d'assistance semi-autonomes, qui sont déjà disponibles sur le marché et qui offrent à l'équipage d'un bateau un système de navigation assistée au moyen de points de cheminement le long du parcours que l'on souhaite emprunter avec le bateau. Le bateau suit alors constamment ces marques, mais il ne sait pas ce qui se passe autour de lui et ne peut détecter un trafic dense ou des bancs de sable en mouvement. L'équipage ne peut donc quitter la barre. Une autre étape dans l'évolution vers l'autonomie est le pilotage à distance d'un bateau à partir d'une station terrestre. Combinés à des installations d'amarrage automatisées, les systèmes de ce type permettent aux bateaux de voyager sans équipage. La dernière étape de l'évolution serait un système entièrement autonome, pour lequel aucune application réelle n'existe à l'heure actuelle. Des expériences sont faites actuellement sur les voies navigables intérieures à plus petite échelle, avec des drones aquatiques.

Le degré d'automatisation que l'on pourra atteindre dans un avenir prévisible dépendra en très grande partie non seulement des possibilités techniques, mais également des exigences des assurances et des choix stratégiques qui seront faits. La question de savoir qui porte la responsabilité définitive des actions des bateaux entièrement autonomes n'est pas encore tranchée et les bateaux autonomes devront être soumis à des règles de gestion et d'évaluation de la sécurité différentes de celles qui régissent les bateaux avec équipage. Une autre question en suspens est celle de la communication sécurisée des données, qui est nécessaire non seulement pour l'exploitation des bateaux autonomes, mais aussi pour

<sup>32</sup> <https://www.danube-navigation.eu/projects/co-wanda-convention-for-waste-management-for-inlandnavigation-on-the-danube>.

l'amélioration des fonctionnalités du système des Services d'information fluviale ou pour l'utilisation des documents de transport électroniques. Cependant, les autorités de la Région flamande en Belgique et du Gouvernement des Pays-Bas autorisent actuellement des essais réels avec des bateaux autonomes pour évaluer leur impact et leur interaction avec les autres bateaux de navigation intérieure.

## 5. Éducation et formation

L'éducation et la formation des futurs équipages des bateaux de navigation intérieure sera l'un des problèmes les plus urgents à résoudre dans le secteur au cours des années à venir, en raison de la fragmentation de l'offre d'éducation et de formation pour les futurs membres d'équipage des bateaux. L'éducation et la formation des futurs professionnels de la navigation intérieure se heurtent à de nombreux obstacles, notamment au manque d'uniformité dans la formation de certains membres d'équipage. Dans le meilleur des cas, ceux-ci ont suivi une double formation, comportant une partie pratique et une partie théorique, dans un établissement de formation homologué. D'autres professionnels ont reçu une formation théorique avant de travailler dans le secteur. De nombreux travailleurs, enfin, n'ont reçu aucune éducation formelle.

Il est en outre nécessaire d'évaluer le contenu actuel de la formation et de l'éducation en tenant compte de la numérisation en cours du secteur. Il faut s'attendre à ce que la conduite de bateaux (semi-) autonomes requière un ensemble de compétences différentes, davantage axées sur les technologies numériques que sur la conduite des bateaux classiques.

Il existe à l'heure actuelle un système de reconnaissance mutuelle de certificats, mais il n'existe aucun cursus unifié en Europe, non plus qu'une norme commune en ce qui concerne le mode d'acquisition et d'évaluation des compétences.

Depuis 2008, les principaux partenaires du secteur travaillent ensemble à la modernisation et à l'harmonisation du régime de qualifications professionnelles dans le domaine du transport par voie navigable. Cette initiative a notamment débouché sur la création du réseau des établissements d'enseignement de la navigation intérieure en Europe EDINNA (Éducation dans le domaine de la navigation intérieure), qui est un réseau d'écoles et d'établissements de formation au transport par voie navigable. Ce réseau éducatif a été fondé en 2009 en réaction à la demande pressante de la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne en faveur de la modernisation du régime d'éducation et de certification tel que défini dans les directives 96/50/CE et 91/672/CEE datant respectivement de 1996 et de 1991, qui portent uniquement sur les qualifications des conducteurs de bateau et ne disent rien des qualifications professionnelles du personnel des bateaux, comme les hommes de pont. Ces directives ont été remplacées par la nouvelle directive 2017/2397/UE, adoptée officiellement en 2017, qui met en place pour la première fois un régime mutuellement reconnu pour les équipages des bateaux de navigation intérieure dans l'UE. Celle-ci définit les qualifications et les compétences professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure en fonction de grilles de compétences, et établit des normes de qualification et de certification au niveau de la gestion et de l'exploitation qui devraient garantir un niveau de qualification élevé et comparable et, partant, améliorer la sécurité, la mobilité professionnelle et l'attractivité de l'emploi sur toutes les voies navigables européennes.

Une autre question urgente concernant la formation et l'éducation, ainsi que la sécurité de la navigation, est l'absence d'une langue commune permettant de communiquer à bord d'un bateau de navigation intérieure. Le projet LE SINCP du programme INTERREG a permis d'élaborer un outil en ligne, sous forme d'application à télécharger, sur la base des phrases types d'EDINNA, qui propose un glossaire simplifié de phrases dans un anglais simple ressemblant beaucoup à l'anglais maritime (sea speak) de l'Organisation maritime internationale (OMI). L'anglais a été sélectionné comme langue à privilégier dans la mesure où la plupart des élèves de l'enseignement secondaire apprennent cette langue à l'école et qu'il s'agit de la deuxième langue la plus courante dans le monde.

## 6. Travail et salaires

L'âge moyen des travailleurs à bord d'un bateau de navigation intérieure est supérieur à 50 ans, les capitaines ayant une moyenne d'âge supérieure à la moyenne générale. Cela signifie qu'un nombre croissant de professionnels du transport par voie navigable sont sur le point de quitter le secteur en raison de leur âge alors que la relève n'est pas assurée. Les établissements d'enseignement européens signalent par ailleurs une baisse du nombre des nouveaux étudiants.

Le marché du travail dans le secteur du transport par voie navigable en Europe se caractérise actuellement par un grand nombre de postes vacants et un nombre insuffisant de nouvelles recrues. Il n'y a pas assez d'équipages disponibles, même si les emplois sont, du moins en Europe occidentale, relativement bien payés (par rapport aux salaires versés dans le transport maritime à courte distance) et offrent du temps libre que l'on peut prévoir, puisque la plupart des équipages bénéficient de plusieurs semaines de congé après chaque période d'activité, qui est habituellement de deux à quatre semaines<sup>33</sup>. Si le marché du travail du secteur est très tendu à l'heure actuelle, c'est très probablement parce qu'il s'agit d'un secteur de niche peu connu du grand public. De plus, le travail est réputé plutôt ingrat et difficile. Enfin, il s'agit d'une profession technique, qui n'est pas le premier choix des jeunes lorsqu'ils s'engagent dans une carrière.

L'environnement de travail dans le secteur du transport par voie navigable en Europe a évolué depuis plusieurs décennies et est encore en cours de transformation. Alors que, par le passé, ce marché se caractérisait par une abondance de main-d'œuvre peu qualifiée, la tendance actuelle vers une automatisation et une modernisation continues de la flotte exige davantage de personnel spécialisé. De plus, le nombre de travailleuses, au niveau opérationnel tout comme au niveau de la direction, est assez faible. Il en va de même s'agissant du nombre de nouveaux apprentis, qui commencent leur carrière. En 2009, moins de 10 % de la main-d'œuvre était féminine<sup>34</sup>. Le nombre de femmes parmi le personnel de la navigation intérieure est actuellement en augmentation, mais le secteur du transport par voie navigable reste un secteur essentiellement masculin.

## III. La Déclaration ministérielle adoptée à Wrocław (Pologne) le 18 avril 2018

La Conférence ministérielle internationale intitulée « Se connecter par les voies navigables intérieures » s'est tenue les 18 et 19 avril dans la ville de Wrocław, en Pologne. L'événement a été organisé conjointement par le Ministère polonais de l'économie maritime et de la navigation intérieure et la CEE. Il s'agissait de la première conférence de haut niveau pour la navigation intérieure tenue au niveau mondial. D'éminents participants originaires d'autres régions que la CEE, comme l'Asie et l'Afrique, y ont également participé.

Les conférences ministérielles organisées par la CEE dans ce secteur depuis 1991 ont joué un rôle essentiel dans la coordination du développement des voies navigables européennes. Elles ont également constitué le point de départ du développement du réseau multimodal des couloirs de transport paneuropéens. Enfin, elles ont mis en place des plans d'action visant à donner un plus grand rôle au transport par voie navigable dans la combinaison des modes de transport en Europe.

La première de cette série de conférences a été la Conférence ministérielle paneuropéenne consacrée au transport par voies de navigation intérieure, qui s'est déroulée le 11 septembre 1991 à Budapest. La deuxième Conférence ministérielle paneuropéenne sur le transport par voies de navigation intérieures s'est tenue à Rotterdam (Pays-Bas) les 5 et 6 septembre 2001. Elle a été suivie par la Conférence paneuropéenne sur le transport par voies navigables les 13 et 14 septembre 2006 à Bucarest. L'un des principaux résultats de

<sup>33</sup> À titre d'exemple, le salaire mensuel moyen d'un capitaine sur un bateau de navigation intérieure hollandais se situe entre 2 500 et 3 500 euros brut, et un homme de pont ou un timonier expérimenté perçoit un salaire mensuel moyen compris entre 1 800 et 2 500 euros, selon le niveau de qualification et d'expérience et le type de bateau.

<sup>34</sup> CCNR, Marktbeobachtung 1/2009, p. 44, [www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om09I\\_de.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om09I_de.pdf).

cette réunion a été l'adoption, le 8 février 2007, de la résolution n° 258, intitulée « Poursuite de la promotion des transports par voies navigables », par le Comité des transports intérieurs (CTI), l'organe directeur le plus important de la CEE<sup>35</sup>. Elle a été suivie, après une pause de dix ans, par la Conférence internationale de haut niveau sur les transports par voies navigables intérieures, le 22 février 2017, qui s'est tenue à Genève pendant la quatre-vingtième session du CTI.

La Conférence de Wrocław a mis l'accent sur les points les plus utiles pour assurer des transports efficaces et durables, à même de réduire la congestion sur les routes tout en produisant de très bons résultats s'agissant de la consommation d'énergie et des émissions par tonne-kilomètre.

La Conférence a abordé des aspects essentiels du secteur de la navigation intérieure, notamment<sup>36</sup> :

- Le développement coordonné des voies de navigation intérieures au niveau national et régional ;
- Le transport par voies navigables dans le monde ;
- Les grands projets internationaux et les investissements dans les voies navigables intérieures ;
- L'emploi et l'éducation dans le secteur de la navigation intérieure ;
- La réduction de l'empreinte carbone de la navigation intérieure et les progrès de l'action climatique ;
- Le cadre législatif des transports par voie navigable et les instruments juridiques de l'ONU.

À la Conférence, une déclaration a été signée par 14 pays, rejoints plus tard par quatre pays supplémentaires<sup>37</sup>. Les ministres ont reconnu l'importance de la navigation intérieure pour les économies européennes et ses effets positifs sur la durabilité.

Les transports par voie navigable sont décrits comme une importante partie intégrante d'une chaîne logistique bien équilibrée dans toute l'Europe. Le secteur du transport par voie navigable obéit à des normes très élevées en matière de coût-efficacité, d'efficacité énergétique, de fiabilité et de sécurité globale. Il ne connaît quasiment pas les encombrements et produit de très faibles émissions par tonne-kilomètre. Les ministres ont également souligné le rôle positif des transports par voie navigable dans la lutte contre les changements climatiques.

Les ministres ont proposé la création et la mise à jour d'un cadre réglementaire visant à améliorer l'efficacité des transports par voie navigable, la conclusion de traités et d'accords bilatéraux et multilatéraux grâce à la poursuite d'un débat et de l'échange de bonnes pratiques en matière de navigation intérieure étant le meilleur moyen d'y parvenir. Les ministres ont également suggéré aux pays devant mettre en place un cadre réglementaire adéquat de s'appuyer sur les conventions internationales des Nations Unies en la matière, voire d'y adhérer.

Les ministres ont fait observer que les transports par voie navigable étaient très compétitifs sur les plans de la sécurité, de l'efficacité et de la fiabilité et offraient de très nombreuses possibilités en tant qu'élément d'une chaîne logistique intégrée pouvant réduire le recours au transport routier pour de grandes quantités de marchandises sur de longues distances. La multimodalité est donc essentielle pour que l'on puisse tirer pleinement parti

<sup>35</sup> CEE, 2018, Conférence ministérielle internationale intitulée « Les liaisons par la navigation intérieure », [www.unece.org/trans/areas-of-work/inland-water-transport/meetings/inland-water-transport/meeting/2018/international-ministerial-conference-connecting-by-inland-navigation/doc.html](http://www.unece.org/trans/areas-of-work/inland-water-transport/meetings/inland-water-transport/meeting/2018/international-ministerial-conference-connecting-by-inland-navigation/doc.html).

<sup>36</sup> <https://www.unece.org/ft/info/media/news/transport/2018/international-ministerial-conference-to-focus-on-how-to-unlock-potential-of-connecting-by-inland-navigation/doc.html>.

<sup>37</sup> Déclaration ministérielle de la Conférence ministérielle internationale sur les transports par voie navigable, Wrocław, 18 avril 2018, [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration\\_f.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_f.pdf).

des transports par voie navigable, qui réduisent les encombrements, produisent moins d'émissions et consomment moins d'énergie. Toutefois, la navigation intérieure est fortement tributaire d'une infrastructure fiable et accessible pour atteindre ses performances maximales. Le développement coordonné et l'entretien, dans toute l'Europe, d'une infrastructure en bon état sur les voies navigables et résistante aux changements climatiques est par conséquent une condition préalable au succès de la multimodalité.

Les ministres se sont également penchés sur la question de la modernisation de la flotte européenne sur les voies navigables intérieures, afin que les bateaux puissent naviguer en toute sécurité, de manière efficace et dans le respect de l'environnement. Les ministres ont demandé au secteur d'investir dans les nouvelles technologies qui améliorent le niveau de sécurité de la navigation, comme les nouveaux systèmes de propulsion, et réduisent l'empreinte écologique de la flotte, comme les Services d'information fluviale (RIS) et l'automatisation. L'adaptation de la flotte existante pourrait cependant ne pas suffire à atteindre le niveau souhaité de modernisation. De nouveaux types de bateaux devront éventuellement être mis au point.

Enfin, les ministres ont demandé le renforcement de l'attractivité du secteur comme mode de transport et comme secteur d'activité. La navigation intérieure n'est encore que peu présente dans le secteur de la logistique en raison de ses limites géographiques et de la relative méconnaissance qu'ont les décideurs du secteur de la logistique de la navigation intérieure. Le transport par voie navigable doit être perçu comme un moyen de transport sûr, fiable et disponible, afin de gagner en visibilité et d'être largement accepté en tant que maillon viable de la chaîne de transport. C'est au secteur de créer cette image. Toutefois, tous les modes de transport doivent être sur un pied d'égalité, et c'est aux pays de prendre des mesures dans ce sens.

Pour que le secteur soit plus attirant comme marché du travail, l'éducation et la formation doivent être modernisées et répondre à des normes élevées, de sorte que les jeunes perçoivent le travail sur les cours d'eau européens comme une opportunité de carrière viable. Il est également nécessaire de faciliter la mobilité des travailleurs dans le secteur, grâce à une plus grande reconnaissance des certificats professionnels.

En novembre 2018, les pays suivants avaient signé la Déclaration ministérielle :

Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Chine, Croatie, Fédération de Russie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Suisse, Tchéquie, Thaïlande et Ukraine.

Le 22 février 2019, le CTI a adopté, à sa quatre-vingt-unième session, la résolution n° 265 intitulée « Faciliter le développement des transports par voie navigable », à l'appui de la Déclaration ministérielle adoptée à Wrocław (ECE/TRANS/288, annexe III).

---