



---

## 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

###### Soixante-quatrième session

Genève, 14-16 février 2024

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Atelier « Accroître la part modale du transport par voie navigable »

## Contexte et principaux objectifs de l'atelier

### Note du secrétariat

#### I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2024, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5).
2. À sa soixante-septième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a décidé qu'une fois celle-ci terminée, la présidence et le secrétariat détermineraient le thème de la soixante-quatrième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3). Compte tenu de la recommandation n° 3 du *Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable*, de la déclaration ministérielle de Wrocław et de la révision en cours de la directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (directive sur le transport combiné), la présidence et le secrétariat ont décidé que le thème serait l'accroissement de la part modale du transport par voie navigable.

#### II. Contexte

3. Le transport par voie navigable présente des atouts en termes de sécurité, d'efficacité et de fiabilité et peut remplacer le transport routier pour déplacer de grandes quantités de marchandises sur de longues distances, mais son potentiel dans la chaîne logistique intégrée reste en partie inexploité. Le transfert vers ce mode de transport respectueux de l'environnement est aussi considéré comme une mesure essentielle pour parvenir à un système de transport durable.



4. Dans la déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international », adoptée le 18 avril 2018 à Wrocław (Pologne), les Ministres des transports ont préconisé que l'on promeuve le transport par voie navigable comme moyen de transport sûr, respectueux de l'environnement et économique, en faisant de la recherche d'un bon équilibre entre tous les modes de transport un des principaux objectifs. Ils ont :

a) Souligné qu'il était nécessaire de veiller à maintenir un bon équilibre entre tous les modes de transport, décidé de prendre des mesures pour réaliser les objectifs et les activités s'y rapportant et invité les pays et tous les acteurs concernés à élaborer des plans d'action en vue de leur réalisation ;

b) Invité les pays et les organisations internationales à faciliter la libre circulation des marchandises et des personnes sur les voies de navigation intérieure ;

c) Accueilli avec satisfaction les mesures prises pour faire en sorte que les voies navigables intérieures d'importance internationale soient pleinement intégrées dans les réseaux de transport internationaux, ceci afin de faciliter l'accès aux ressources financières des établissements financiers internationaux aux fins de leur développement.

5. Les mesures proposées dans la recommandation n° 3, intitulée « Définir des mesures permettant d'accroître la part du transport par voie navigable et d'améliorer l'intégration de ce mode de transport dans le transport multimodal et les chaînes logistiques en favorisant la multimodalité, et aider les États membres à mettre en œuvre ces mesures », du *Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable*, sont :

a) De continuer à diffuser des informations sur les avantages que présente le transport par voie navigable en termes de compétitivité et de complémentarité à l'occasion de manifestations de haut niveau ;

b) De soutenir l'action en faveur d'un bon équilibre entre tous les modes de transport, et de prendre des mesures pour faciliter l'intégration du transport par voie navigable dans le transport multimodal et les chaînes logistiques et de les coordonner ;

c) De continuer de coopérer avec le secteur ferroviaire et routier au moyen de réunions communes et d'autres activités des organismes de la CEE sur le transport par voie navigable, route et rail, le transport intermodal et la logistique dans l'optique de faciliter l'intégration du transport par voie navigable dans le transport multimodal et les chaînes logistiques ;

d) De promouvoir la multimodalité dans les opérations de transport par voie navigable, en mettant en avant les accords internationaux pertinents, tels que le Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), dans l'optique de faciliter l'intégration du transport par voie navigable dans le transport multimodal et les chaînes logistiques ;

e) De mettre à profit les outils dont dispose la CEE, notamment les conférences de haut niveau organisées conjointement par plusieurs entités, les groupes de travail ayant un mandat spécifique, les ateliers et les manifestations de renforcement des capacités, afin de diffuser l'information sur les incidences favorables que peut avoir sur l'environnement l'utilisation du transport par voie navigable dans la chaîne logistique ainsi que sur les avantages économiques qu'il peut y avoir à transférer sur un réseau de voies navigables une partie des opérations de transport qui mettent en jeu de grandes quantités de marchandises sur de longues distances.

6. Le transfert modal du transport de marchandises de la route vers les voies navigables intérieures est un objectif stratégique prioritaire pour l'Union européenne et nombre de ses États membres. Même dans les quelques pays dans lesquels le transport par voie navigable occupe une grande part de marché et est solidement établi, le volume de marchandises transportées par ce mode a diminué au cours des dernières années. D'un point de vue global, l'ensemble du secteur peine à conserver sa part modale et donc à contribuer à réaliser les ambitions de l'Union européenne de transférer le fret vers des modes de transport plus durables. Soutenir le transfert modal implique la prise de mesures visant à garantir :

- Une infrastructure préparée à l'avenir pour une navigation optimisée ;

- Une intégration sans discontinuité dans la mobilité multimodale et les systèmes logistiques ;
- La stimulation de l'utilisation de modes de transport plus durables ;
- Un marché intérieur des voies navigables intérieures performant.

7. Le 7 novembre 2023, la Commission européenne a présenté sa proposition de révision de la directive sur le transport combiné, qui met davantage l'accent sur la réalisation d'un transfert modal vers des modes de transport plus durables et sur une plus grande compétitivité du transport intermodal par rapport au transport routier. La proposition vise à rendre le transport intermodal plus efficace et plus compétitif en orientant le soutien vers des opérations qui réduisent d'au moins 40 % les externalités négatives par rapport à des opérations exclusivement routières entre les mêmes points de départ et d'arrivée.

### III. Sujets de discussion pour l'atelier

8. L'atelier vise à permettre aux participants :
- De mettre en évidence les projets qui visent actuellement à promouvoir le transport par voie navigable, à accroître sa part modale et à l'intégrer sans discontinuité dans la mobilité multimodale et les systèmes, stratégies, projets et programmes logistiques dans ce domaine ;
  - D'examiner les difficultés et les obstacles rencontrés en matière de transfert modal vers le transport par voie navigable, ainsi que les moyens d'y remédier ;
  - D'envisager les mesures que le SC.3 pourrait prendre pour aider les pays à relever ce défi.
9. Le SC.3/WP.3 souhaitera peut-être se pencher sur les sujets suivants :
- Les moyens d'accroître l'efficacité des instruments juridiques internationaux dans ce domaine ;
  - Les progrès réalisés par les pays, les organisations internationales et d'autres acteurs clefs ainsi que les enseignements à retenir ;
  - La possibilité de garantir des conditions de concurrence équitables, par rapport aux autres modes de transport ;
  - La manière dont les faits nouveaux et les innovations récentes du secteur peuvent faciliter le transfert modal vers les voies navigables intérieures.
  - Les activités futures prioritaires.
10. Les participants sont invités à prendre part aux tables rondes, à mutualiser leurs données d'expérience et leurs meilleures pratiques et à échanger les informations récentes dans le domaine, à réfléchir aux autres mesures à prendre et à fournir des recommandations au SC.3.