



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2001/10  
21 septembre 2001

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable  
(Quarante-cinquième session, 23-25 octobre 2001  
points 5 et 10 de l'ordre du jour)

**ÉCHANGE D'INFORMATIONS SUR LES MESURES VISANT À PROMOUVOIR  
LES TRANSPORTS PAR VOIE NAVIGABLE**

Transmis par le Gouvernement des Pays-Bas

Au cours de sa quarante-quatrième session le Groupe de travail a été informé que le 5 et 6 septembre 2001 une Conférence ministérielle sur les transports par voie navigable serait organisée à Rotterdam à l'initiative du gouvernement des Pays-Bas . La Conférence devrait encourager la poursuite des efforts visant à promouvoir ce mode de transport en Europe et viserait en particulier à créer un marché européen intégré de la navigation intérieure. Le Groupe de travail a décidé de reporter la considération du projet de résolution sur la promotion du transport par voie navigable figurant dans TRANS/SC.3/1999/14, ainsi que les commentaires et les propositions reçus des gouvernements membres (TRANS/SC.3/2000/8 et Add.1) et de revenir sur cette question à sa session suivante en tenant dûment compte des résultats de la Conférence ministérielle (TRANS/SC.3/153, pars. 10 et 11).

Le secrétariat reproduit ci-après le texte définitif de la Déclaration adopté par la Conférence paneuropéenne sur le transport par voie de navigation intérieure (Rotterdam, 5-6 septembre 2001) pour examen et suivi éventuel par le Groupe de travail SC.3.

CONFERENCE PANEUROPEENNE  
SUR LE TRANSPORT PAR VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE  
ROTTERDAM, 5 & 6 SEPTEMBRE 2001

ACCELERER LA COOPERATION PANEUROPEENNE  
EN VUE D'UNE LIBERALISATION ET D'UN RENFORCEMENT  
DU TRANSPORT FLUVIAL

DECLARATION

adoptée par la Conférence de Rotterdam

I. PREAMBULE

Les représentants des gouvernements des pays européens et des organisations internationales, ainsi que les observateurs d'autres pays intéressés dans le transport fluvial, réunis lors de la Conférence paneuropéenne sur le transport par voies de navigation intérieure à Rotterdam les 5 et 6 septembre 2001,

A. Reconnaissant l'impulsion donnée par la Conférence ministérielle réunie sur le thème du transport par voies de navigation intérieure (Budapest, septembre 1991) aux discussions et aux actions entreprises afin de promouvoir le transport fluvial et pour lever les obstacles au développement de ce mode de transport,

B. Reconnaissant l'importance accrue accordée ces dernières années au transport fluvial par l'Union européenne, notamment par

- ?? l'établissement de la structure TEN;
- ?? la mise en place d'un marché intérieur de transport, l'harmonisation des dispositions et conditions techniques d'obtention de diplômes de bateliers;
- ?? la libéralisation du transport fluvial; et
- ?? les mesures prises pour surmonter et empêcher la surcapacité, appliquées en coopération avec la Commission Centrale pour la Navigation sur le Rhin (CCNR),

C. Rappelant les activités incessantes de la CCNR et de la Commission sur le Danube en vue d'améliorer la sécurité, l'efficacité, le rendement et la viabilité environnementale du transport fluvial et pour que ce mode de transport prenne à son compte une part plus importante du flux total des marchandises transportées,

D. Tenant compte du travail législatif et technique accompli dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (UN/ECE) afin d'harmoniser au niveau paneuropéen les réglementations techniques et professionnelles ainsi que les réglementations en matière de sécurité et d'infrastructure s'appliquant au transport fluvial,

E. Tenant également compte des résolutions et tables rondes de la Conférence européenne des ministres des transports (ECMT) portant sur des analyses en profondeur des perspectives d'expansion du transport fluvial et les obstacles à cette expansion,

- F. Rappelant la Déclaration de la troisième Conférence paneuropéenne sur les transports (Helsinki, juin 1997) et la Déclaration de la Conférence régionale de l'UN/ECE sur le transport et l'environnement (Vienne, novembre 1997), et en particulier l'accent alors mis sur la viabilité des transports,
- G. Tenant compte des conclusions du Conseil européen de Gothenburg (juin 2001) sur une stratégie pour un développement durable, en particulier en ce qui concerne l'amélioration du réseau de transport,
- H. Prenant note des directives politiques de la Commission européenne énoncées dans le Livre Blanc pour une politique commune des transports (juillet 2001),
- I. Reconnaisant les avantages importants du transport fluvial dans les domaines de la sécurité et de l'environnement et convaincus de l'intérêt commun qu'il y a à encourager sa croissance et son intégration dans un réseau de transports multimodaux, de façon à ce qu'il puisse contribuer à réduire la congestion – particulièrement celle du transport routier – et finalement rendre le secteur des transports compatible avec un développement durable,
- J. Remarquant que, bien que des progrès aient été faits, il demeure toujours des obstacles au développement du transport fluvial en raison d'infrastructures inadaptées, de procédures juridiques et du manque d'harmonisation des conditions fiscales, sociales et économiques nécessaires pour une concurrence équitable, ainsi qu'en raison du manque d'harmonisation des réglementations techniques, des exigences professionnelles et des procédures administratives,
- K. Notant en outre qu'en raison notamment de ces obstacles, les marchés du transport fluvial au niveau paneuropéen sont aujourd'hui toujours fragmentés et partiellement fermés aux opérateurs de pays tiers,
- L. Convaincus que la levée de ces obstacles et l'ouverture des marchés sont des facteurs essentiels pour parvenir à un réseau de transport fluvial libéralisé, concurrentiel et viable, à condition que le haut niveau des normes de sécurité et de qualité actuellement en vigueur soit maintenu ou amélioré et que des conditions sociales favorables, tout du moins celles existant, soient préservées,
- M. Convaincus également que le processus d'élargissement de l'Union européenne peut contribuer de façon notable à une plus grande ouverture des marchés et à la levée des obstacles évoqués précédemment,
- N. Reconnaisant que nombre de possibilités et d'obstacles évoqués précédemment s'appliquent également au transport mer – fleuve et à ses ports,

Approuvent par la présente déclaration les actions et objectifs suivants afin d'accélérer par une action concertée le développement du transport fluvial en vue de mettre en place un mode de transport paneuropéen plus sûr, plus écologique et plus concurrentiel:

## II. PRINCIPAUX OBJECTIFS ET PRINCIPALES ACTIONS

Les objectifs essentiels sont:

- ?? d'encourager la croissance du transport fluvial et d'augmenter sa part dans le transport de marchandises;
- ?? d'améliorer encore plus la viabilité, la sécurité et l'efficacité du transport fluvial;
- ?? de créer un marché paneuropéen du transport fluvial transparent et intégré, fondé sur les principes de réciprocité, de liberté de navigation, de concurrence loyale et d'égalité de traitement pour les usagers des voies de navigation intérieure.

Pour atteindre ces objectifs, il faut intensifier la coopération paneuropéenne entre les gouvernements et les organisations internationales en menant à bien les actions suivantes:

## INFRASTRUCTURES

1. Développer, comme condition préalable à la promotion du transport fluvial ainsi que pour améliorer le transport mer – fleuve, un réseau moderne et rentable d'infrastructures respectant l'environnement,
2. Considérer, lors de décisions sur les infrastructures, si une meilleure utilisation des infrastructures fluviales existantes ou l'amélioration des infrastructures de navigation peuvent constituer une alternative à la construction ou à l'amélioration des infrastructures d'autres modes de transport,
3. Améliorer les conditions et les infrastructures de navigation sur le réseau fluvial TEN et sur les autres principales voies paneuropéennes de navigation (appelées voies de navigation E) et supprimer les goulets d'étranglement, en tenant compte du développement de la flotte de navigation fluviale ainsi que des aspects économiques et écologiques,
4. Tenir toujours compte dans le développement de centres logistiques et industriels déjà existants ainsi que dans la planification de nouveaux centres de ce type pour la fabrication, le transbordement et le stockage des marchandises, de la possibilité de les raccorder au réseau de navigation fluviale,
5. Poursuivre le développement de terminaux mixtes de transport afin d'augmenter la portée du transport par voies de navigation intérieure et de mieux l'intégrer dans une chaîne de transport mixte,
6. Développer des plans alternatifs de financement, y compris cofinancement, partenariat public – privé etc., financer l'amélioration des infrastructures de transport fluvial en impliquant le plus possible les bénéficiaires de cette amélioration,
7. Encourager les gouvernements des états européens intéressés dans la navigation fluviale à ratifier, s'ils ne l'ont pas encore fait, l'Accord européen sur les principales voies de navigation intérieure d'importance internationale (AGN), ainsi que le Protocole sur le transport mixte sur les voies de navigation intérieure de l'Accord européen sur les principales voies internationales de transport mixte et les installations les concernant (AGTC), et de les appliquer le plus rapidement possible,
8. Promouvoir l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube, principalement en ce qui concerne les limitations existant en matière de tirant d'eau de cette voie navigable de premier ordre, désignée comme couloir VII de transport paneuropéen,
9. Soutenir les efforts des gouvernements concernés pour développer les connexions entre le Danube, l'Oder et l'Elbe,

10. Inviter les gouvernements concernés à mettre en place un Service paneuropéen d'information fluviale (Pan-European River Information Service, RIS) devant être opérationnel en 2005, basé sur les normes devant être définies dans le cadre de l'Union européenne, de l'UN/ECE et des deux Commissions fluviales, considérant qu'un tel service contribue à une meilleure sécurité et à un meilleur rendement du transport par voie de navigation intérieure,
11. Considérer si la contribution de la navigation fluviale aux frais d'infrastructures et frais extérieurs peut être limitée en faisant appel à tous les modes de transport pour aider à couvrir ces frais,

#### HARMONISATION LEGISLATIVE ET ACCES AU MARCHÉ

12. Inviter la Commission européenne, l'UN/ECE et les deux Commissions fluviales à intensifier leur coopération en matière d'harmonisation paneuropéenne des normes techniques, de sécurité et d'effectifs, ainsi que les encourager à coopérer à l'amélioration de l'enseignement et de la formation professionnelle,
13. Inviter l'UN/ECE, la Commission européenne, les deux Commissions fluviales et l'ECMT, en étroite collaboration, à identifier avant fin 2002 les obstacles d'ordre législatif entravant la mise en place au niveau paneuropéen d'un marché harmonisé et concurrentiel du transport fluvial, et à formuler des solutions afin de surmonter ces obstacles,
14. Faciliter l'échange de personnel qualifié entre les pays européens, comme un moyen par exemple de surmonter les déséquilibres sur les marchés de l'emploi, à condition de maintenir de bons statuts professionnels et sociaux,
15. Encourager les gouvernements des états européens intéressés dans le transport fluvial à envisager de ratifier ou de rejoindre, s'ils ne l'ont pas déjà fait, la Convention de Budapest sur le Contrat de transport de marchandises sur les voies fluviales (CMNI), la Convention de Strasbourg sur la limitation des responsabilités des propriétaires d'embarcations fluviales (CLNI), et l'Accord européen sur le transport international de produits dangereux sur les voies fluviales (ADN),

#### SECURITE ET DURABILITE

16. Encourager les gouvernements et les organisations internationales concernés à maintenir et à développer plus amplement les normes de sécurité, en particulier dans le domaine du transport de produits dangereux, ainsi que les mesures pour empêcher la pollution des eaux, réduire la pollution atmosphérique et les nuisances sonores,
17. Encourager les gouvernements des états européens intéressés dans le transport fluvial à ratifier ou à accéder à la Convention de 1996 sur le ramassage, le déversement et la collecte des déchets produits par le Rhin et la navigation fluviale,
18. Demander aux organisations internationales concernées de parachever et d'harmoniser les normes en vue de réduire les émissions des moteurs de bateaux,

PROMOTION

19. Prendre des mesures pour mieux faire prendre conscience au public et à l'industrie du transport des avantages du transport fluvial en tant que mode de transport sûr et respectant l'environnement,
20. Promouvoir la coopération entre d'une part, les compagnies de transport fluvial et d'autre part, les compagnies de transport maritime sur de courtes distances et les compagnies ferroviaires et routières, afin d'améliorer le transport intermodal,
21. Inviter l'industrie du transport fluvial à envisager de créer les structures d'organisation nécessaires, y compris au niveau paneuropéen, pour mieux faire valoir ses intérêts lors de forums internationaux,

III. PROCEDURES DE CONTROLE ET D'EXAMEN

22. Inviter la Commission européenne, l'UN/ECE, la CCNR, la Commission sur le Danube et l'ECMT à promouvoir et à contrôler activement la mise en place des diverses actions prévues dans cette Déclaration,
23. Convoquer dans 5 ans en Roumanie une nouvelle conférence paneuropéenne sur les voies de navigation intérieure.

Au nom de tous les participants,  
Le 6 septembre 2001,  
Rotterdam, Pays-Bas

Les coprésidents de la Conférence ministérielle,

Mme T. Netelenbos  
Ministre des Transports  
et des Travaux Publics  
Pays-Bas

M. M.T. Mitrea  
Ministre des Travaux Publics,  
des Transports et du Logement,  
Roumanie

---