



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

Genève, 2-4 novembre 2016

Point 11 a) de l'ordre du jour provisoire

**Navigation de plaisance : Atelier « Navigation
de plaisance et tourisme nautique »****Atelier sur la navigation de plaisance et le tourisme
nautique : pratiques optimales et défis****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.1 du module 5, Transport par voie navigable, du programme de travail pour 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs lors de sa soixante-dix-huitième session le 26 février 2016.

2. Conformément à l'objectif de promotion du secteur de la navigation de plaisance et de la sécurité de ce type de navigation, en application du mandat du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3)¹, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a pris note, à sa quarante-neuvième session, de plusieurs évolutions et tendances nouvelles dans le domaine de l'affrètement coque nue des bateaux de plaisance et du tourisme nautique et a proposé d'organiser un atelier, en marge de la soixantième session du SC.3, consacré à la navigation de plaisance et au tourisme nautique, afin de poursuivre l'examen de cette question et, en particulier, de faire connaître les pratiques optimales dans le domaine de la location ou du crédit-bail de bateaux de plaisance (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/98, par. 53 et 54).

¹ Adopté par le SC.3 le 14 octobre 2011 et approuvé par le Comité des transports intérieurs (CTI) le 1^{er} mars 2012 (ECE/TRANS/SC.3/191, par. 54 ; ECE/TRANS/224, par. 91).



3. L'atelier sur la navigation de plaisance et le tourisme nautique sera organisé conjointement par le secrétariat et l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA).

II. Activités de la CEE relatives à la navigation de plaisance

4. Le SC.3 a adopté les documents ci-après, destinés à promouvoir la navigation de plaisance et le tourisme nautique, qu'il gère et met à jour :

- Résolution n° 13, « Certificat international (carte internationale) pour les bâtiments de plaisance » ;
- Résolution n° 14, « Certificat international (carte internationale) relatif à la capacité des conducteurs de bâtiments de plaisance » ;
- Résolution n° 40, « Certificat international de conducteur de bateau de plaisance », et Directives concernant la Résolution n° 40, élaborées et actualisées par l'EBA ;
- Résolution n° 41, « Menues embarcations utilisées exclusivement pour la navigation de plaisance » ;
- Résolution n° 52, « Réseau européen de navigation de plaisance ».

5. Le SC.3 gère et actualise les informations sur la mise en œuvre des résolutions de la CEE par les États membres² et sur les organes nationaux compétents mentionnés à l'annexe 4 à la Résolution n° 40, ainsi que la base de données des spécimens du certificat international de conducteur de bateau de plaisance délivré par les autorités nationales conformément aux dispositions de la Résolution n° 40.

III. Thèmes de l'atelier et questions à approfondir

6. La flotte des bateaux de plaisance est la plus importante numériquement et la plus hétérogène par type de bateau et par type d'utilisation par rapport aux autres types de flottes. Voici quelques exemples de chiffres concernant les bateaux de plaisance enregistrés dans différents pays :

- États membres de l'Union européenne – 6,3 millions de bateaux (chiffre total) ; actuellement, 70 % des affrètements s'effectuent en Europe, dont une part importante en mer Méditerranée³ ;
- États-Unis d'Amérique – 11,87 millions de bateaux de plaisance (chiffre total – données de 2015)⁴ ;
- Canada – plus de 4,3 millions de bateaux⁵ ;
- Fédération de Russie – plus de 1,5 million de bateaux de plaisance (enregistrés par l'Inspection d'état pour les menues embarcations).

7. Les activités de plaisance sont donc importantes pour les secteurs de l'économie liés à la navigation, aux sports nautiques, aux ports de plaisance et au tourisme. Toutefois, la diversité et la fragmentation de ce secteur, l'absence d'approche législative concertée entre

² Des informations actualisées sont présentées dans le document ECE/TRANS/SC.3/2015/16.

³ Voir www.europeanboatingindustry.eu/eu-affaires/tourism.

⁴ Voir www.statista.com/topics/1138/recreational-boating/.

⁵ Voir www.nautismequebec.com/files/files/NMMA%20Boating%20Economic%20Impact%20Study.pdf.

les États et de base harmonisée au niveau international, et les différences constatées en termes de prescriptions techniques et de sécurité, ainsi que de formation et de certification des conducteurs et des équipages créent des obstacles pour les navigateurs et ont des incidences sur le fonctionnement et le développement durables du secteur.

8. La navigation de plaisance peut être qualifiée de secteur doté d'un potentiel de croissance durable et d'emploi, et son développement et sa durabilité sont importants pour tous les secteurs et acteurs concernés⁶. Forte de ce constat, la Commission européenne a adopté, en février 2014, une stratégie en faveur du tourisme côtier et maritime, qui indique les défis que le tourisme côtier et maritime en Europe doit relever, et insiste notamment sur la nécessité de⁷ :

- Stimuler la performance et la compétitivité, ce qui suppose d'améliorer les informations, de faire face à la volatilité de la demande et de remédier à la fragmentation du secteur ;
- Promouvoir les compétences et l'innovation ;
- Lutter contre la pression qui s'exerce sur l'environnement.

9. À la cinquante-neuvième session du SC.3 et à la quarante-neuvième session du SC.3/WP.3, les États membres, les commissions fluviales, l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA) et d'autres parties prenantes ont souligné que les questions suivantes pourraient être pertinentes pour les activités ultérieures du SC.3⁸ :

- Certification des conducteurs de bateaux de plaisance au niveau paneuropéen, élaboration de critères uniformes applicables à la navigation de plaisance et renforcement de la Résolution n° 40 en en faisant un instrument contraignant ;
- Mise en commun des connaissances sur le marché des affrètements en Europe, y compris des enseignements tirés de la création d'un marché unique de services pour la location et le crédit-bail de bateaux de plaisance et des pratiques optimales concernant les qualifications requises des affrèteurs et des conducteurs de bateaux à coque nue, conformément à la Résolution n° 40 ;
- Examen des itinéraires ouverts à la navigation de plaisance, y compris au tourisme nautique, et amélioration de la carte du réseau européen de navigation de plaisance (AGNP) de la CEE afin qu'elle constitue une source d'informations précieuses pour les conducteurs de bateaux de plaisance souhaitant emprunter les voies navigables européennes.

10. Les thèmes ci-après sont proposés pour examen aux participants de l'atelier :

- Navigation de plaisance et tourisme nautique – installations et activités actuelles ;
- Octroi de licences aux conducteurs de bateaux et possibilités de faire évoluer le Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (ICC) ;
- Possibilités de développement de la navigation de plaisance et de l'affrètement sur les voies navigables ;
- Études de cas sur l'ICC.

⁶ Étude de l'European Consortium for Sustainable Industrial Policy (ESCIP Consortium) sur la compétitivité du secteur de la navigation de plaisance.

⁷ Voir http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism/documents/com_2014_86_fr.pdf.

⁸ ECE/TRANS/SC.3/201, par. 57, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/98, par. 47 à 53, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/18 et documents informels SC.3/WP.3 n° 9 et 31 (2016).

11. Les gouvernements et les administrations, les associations internationales et nationales de navigation de plaisance, les centres de formation et autres organismes spécialisés dans la formation et la certification des navigateurs de plaisance, les affréteurs et les associations d'affrètement, ainsi que les organismes d'inspection sont invités à prendre part à l'atelier et à donner un aperçu des installations existantes et des activités afférentes aux voies navigables dans leur pays, de même que des difficultés que rencontrent les navigateurs. L'échange de bonnes pratiques et les débats devraient contribuer à trouver des solutions appropriées pour améliorer la compétitivité et la performance du secteur, et éventuellement établir de nouvelles formes de coopération et de synergie entre les organismes nationaux et les organisations et les associations internationales.

12. L'objectif de l'atelier est de promouvoir la navigation de plaisance en mettant en exergue les gains économiques générés par celle-ci et les avantages induits par la croissance et le soutien de ce secteur, tels que les retombées économiques dont bénéficieraient les pays si la circulation transfrontière et l'affrètement de bateaux par des étrangers étaient facilités.

13. Les questions juridiques relatives à la circulation transfrontière et les instruments juridiquement contraignants en matière de navigation de plaisance sur les voies navigables intérieures devraient être pris en compte en raison de leurs incidences potentielles sur les voyages de plaisance en Europe, comme, par exemple, les procédures de passage des frontières et les prescriptions locales. En l'occurrence, l'ICC pourrait être considéré comme un outil facilitant la levée de ces obstacles. À cet égard, l'on pourrait examiner la pertinence de la Résolution n° 13, ainsi que les moyens permettant de remplacer la Résolution n° 14 par la Résolution n° 40.

14. Pour encourager le développement de la navigation de plaisance en Europe, il faut que les conducteurs de bateaux aient facilement accès aux informations voulues, et notamment aux cartes, aux renseignements sur les itinéraires, aux procédures requises en matière de certification et d'affrètement et à d'autres données essentielles pour les touristes. Les outils mis au point par la CEE, tels que la carte AGNP et la base de données du Certificat international de conducteur de bateau de plaisance, sont conçus à cette fin. Il pourrait toutefois s'avérer nécessaire d'examiner cette question plus avant pour répondre aux besoins concrets et accroître la visibilité des activités de navigation de plaisance et de tourisme nautique.

15. La certification peut être considérée comme un obstacle par les conducteurs de bateaux non européens qui souhaitent emprunter les voies de navigation intérieure européennes. Les instances et les administrations habilitées en matière de formation et de certification pourraient faire connaître les pratiques optimales enregistrées dans ce domaine et proposer des moyens de nature à faciliter la reconnaissance des certificats.

16. Les conclusions du Groupe de travail 11 du Comité technique ISO/TC 228 « Tourisme et services connexes » seront mises en lumière lors de l'atelier. L'échange des pratiques optimales sur l'affrètement des bateaux de plaisance sans équipage, d'informations sur la disponibilité de ce type d'affrètement sur les voies de navigation intérieure européennes et des leçons tirées de la création d'un marché unique serait précieux pour les activités ultérieures à mener dans ce domaine. En outre, cela pourrait inciter les gouvernements à simplifier les procédures d'affrètement auxquelles doivent se soumettre les conducteurs de bateaux qui ne disposent pas des qualifications requises par le Gouvernement du pays où s'effectue l'affrètement.

17. L'atelier examinera les questions relatives à l'ICC, en particulier celles fréquemment posées au sujet de l'application de la Résolution n° 40, et les études de cas sur l'ICC reçues par le secrétariat et l'EBA.