



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****Bref aperçu des informations incluses dans le projet de
révision du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du
transport par voie navigable en Europe****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 l'exercice biennal 2018–2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1), adopté par le Comité des transports intérieurs (CTI) 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 l'état d'avancement de la révision du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe (ci-après « Livre blanc ») (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 77 et 78).
3. L'annexe du présent document contient un bref aperçu des informations contenues dans le projet de révision du Livre blanc. Le Groupe de travail des transports par voie navigable souhaitera peut-être inclure ce texte dans le Livre blanc en tant que sommaire¹.

* Le présent document a été soumis après la date prévue du fait de la nécessité de prendre en compte des consultations avec les États membres.

¹ Le document informel n° 4 (2019) contient des précisions et des éclaircissements sur la version à jour du Livre blanc.

Annexe

Sommaire du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe

Le Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe est la troisième édition d'un document d'orientation sur la situation actuelle, les tendances et les défis dans le domaine de la navigation intérieure sur le réseau de voies navigables européennes d'importance internationale dans la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE)². La troisième édition est publiée dans le prolongement de la Conférence internationale sur le transport par voie navigable (18 et 19 avril 2018, Wrocław (Pologne)) et plus particulièrement de la déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans un contexte international », à laquelle le Comité des transports intérieurs (CTI) s'est rallié dans sa résolution n° 265 du 22 février 2019, intitulée « Faciliter le développement des transports par voie navigable ». L'objectif général est d'évaluer la situation actuelle des transports par voie navigable en Europe, d'examiner les progrès réalisés depuis 2011, de recenser les tendances et les défis actuels, et de proposer des recommandations relatives aux principaux domaines de la coopération paneuropéenne visant à favoriser le développement du secteur concerné. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a piloté l'élaboration du projet de texte.

Les voies navigables intérieures peuvent apporter un complément durable au transport de marchandises par route et chemin de fer. Les transports par voie fluviale présentent des atouts en termes de sécurité, de viabilité et de réduction de la congestion et ils offrent une consommation d'énergie plus faible et de meilleures performances environnementales. Dans le cadre du transport de grandes quantités sur de plus longues distances, les avantages de la navigation intérieure sont sa durabilité et son rapport coût-efficacité, ainsi que sa consommation énergétique par tonne kilomètre et la rareté des accidents. Le transport par voie navigable reste un mode de transport peu coûteux et efficace, fiable et viable, qui pourrait améliorer l'espace multinational d'échanges commerciaux qu'est la région de la CEE.

En 2015, 6,7 % de toutes les marchandises transportées dans les vingt-sept pays de l'Union Européenne ont été acheminées par bateaux de navigation intérieure, tandis que le transport routier et ferroviaire a transporté, respectivement, 74,9 % et 18,4 %. En Fédération de Russie, les transports par voie navigable ont représenté moins de 2 % du total des marchandises transportées. L'importance du transport par voie navigable varie fortement selon le pays et à l'intérieur même d'un pays, reflétant une forte influence des politiques nationales et régionales de transport ainsi que les facteurs économiques et géographiques, y compris les conditions de navigation. Le transport routier a continué de dominer le rail et les voies navigables intérieures. En termes de répartition modale, on observe aujourd'hui dans la plupart des pays un léger déclin du transport par voie navigable en comparaison avec les années précédentes (2007–2011), ainsi que des fluctuations. Ceci confirme la tendance croissante du transport routier au détriment de la navigation intérieure. Au cours de la dernière décennie, une tendance générale à augmenter la taille des bateaux a entraîné une augmentation du tonnage brut total de la flotte navigant sur les voies navigables européennes.

Le Livre blanc de la CEE-ONU décrit l'état actuel du réseau de voies navigables E conformément à l'Accord européen sur les grandes voies de navigation intérieure d'importance internationale (AGN), les progrès réalisés et met en exergue les grands projets d'infrastructure en cours et prévus. Entre 1998 et 2016, la longueur totale du réseau de voies navigables E est passée de 27 711 km à 29 238 km et la proportion de voies navigables E remplissant les conditions prévues dans l'AGN est passée de 79 % à 83 %. C'est le résultat des activités conjointes des États membres et des travaux en cours sur les grands projets d'infrastructure, y compris le réseau RTE-T via les corridors supervisés par la Commission

² Les éditions précédentes ont été publiées en 1996 (TRANS/SC.3/138) et 2011 (ECE/TRANS/SC.3/189).

européenne. Un usage plus efficace des voies navigables intérieures est également soutenu par l'augmentation du nombre des Parties contractantes à l'AGN, qui est à présent de 19.

Le Livre blanc de la CEE-ONU met en lumière l'évolution du cadre institutionnel et réglementaire de la navigation intérieure depuis 2011, les programmes et activités récents de la CEE, de l'Union européenne, des commissions fluviales et du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). L'aperçu des régimes de navigation intérieure existants montre un degré important d'harmonisation entre eux, résultant d'une coordination et d'une coopération permanentes entre les institutions concernées. Cependant, pour assurer le développement du cadre réglementaire de la navigation intérieure, il reste indispensable d'établir des synergies entre les organismes chargés de la navigation intérieure, tant au niveau des décideurs politiques, qu'au niveau des experts techniques.

Les travaux en cours et les priorités pour les années à venir au niveau international sont axés sur les grands défis du secteur européen du transport par voie navigable: modernisation et écologisation de la flotte, résilience au changement climatique, navigation intelligente et automatisée, numérisation, développement des services d'information fluviale (SIF) et d'autres technologies de l'information dans le secteur, la gestion et l'élimination correctes des déchets, la pénurie croissante de personnel disponible, l'unification des normes en matière d'enseignement et de formation et la nécessité de rendre le secteur plus attrayant pour le personnel jeune qualifié. Les réponses à ces défis sont étroitement liées à la mise en œuvre des objectifs de développement durable et à la déclaration ministérielle de Wrocław. Il importe dans ce contexte de poursuivre et de renforcer la coopération internationale avec les autres modes de transport, à l'échelle paneuropéenne et mondiale, pour faire en sorte qu'à l'avenir le secteur des transports contribue largement à la réalisation des objectifs de développement durable.

L'aperçu des activités de la CEE visant à réaliser le Programme de développement durable à l'horizon 2030, donné dans ce Livre blanc, concerne principalement le secteur du transport par les voies de navigation intérieures, mais devrait être examiné conjointement avec la situation d'autres modes de transport et, dans le cadre de la CEE, avec les activités des autres groupes de travail pertinents qui relèvent du CTI et la mise en œuvre de la stratégie du CTI à l'horizon 2030. De ce fait, le Livre blanc identifie sept domaines prioritaires pour rendre la navigation fluviale de la région de la CEE plus durable et compétitive, et propose des recommandations pour les actions de la CEE dans ces sept domaines prioritaires.

Recommandation n° 1 : Renforcer la coordination aux fins de la mise en place d'un réseau de voies navigables E moderne, viable et résilient (continuer de promouvoir et de faciliter l'adhésion à l'AGN ; renforcer le mécanisme de contrôle et continuer à soutenir les projets et initiatives d'infrastructure en cours ; mettre en avant les mesures visant à garantir la résilience du secteur aux changements climatiques).

Recommandation n° 2 : Redoubler d'efforts pour mettre en place un cadre réglementaire solide visant à accroître l'efficacité et la sécurité des transports par voie navigable (continuer de promouvoir et de surveiller les instruments internationaux dans le domaine du transport par voie navigable et les résolutions de la CEE ; évaluer les éventuels instruments juridiques nouveaux susceptibles de faciliter la croissance et l'utilisation du transport par voie navigable, de la navigation de plaisance et du tourisme).

Recommandation n° 3 : 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 (diffuser des informations sur les avantages que présente le transport par voie navigable en termes de compétitivité et de complémentarité ; faciliter l'intégration du transport par voie navigable dans le transport multimodal et les chaînes logistiques et poursuivre la coopération avec les autres modes de transport intérieur; promouvoir les accords internationaux relatifs au transport combiné).

Recommandation n° 4 : Favoriser la modernisation de la flotte et de l'infrastructure ainsi que les mesures visant à les rendre plus écologiques, afin de pouvoir d'affronter les problèmes liés à l'environnement (échanger des informations sur les pratiques optimales et appuyer les programmes et les projets pilotes visant à moderniser la flotte et à la rendre

plus écologique, des systèmes de propulsion à faibles émissions ou sans émissions, des carburants de substitution ; mettre en avant la réglementation européenne sur la gestion des déchets générés par le secteur du transport par voie navigable ; continuer de harmoniser les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et aux bateaux de navigation fluvio-maritime ; soutenir les initiatives de réduction des émissions de gaz à effet de serre).

Recommandation n° 5 : Mettre l'accent sur le développement et l'application à l'échelle paneuropéenne des SIF et d'autres technologies de l'information (coopérer avec d'autres institutions internationales à la mise en œuvre de SIF et d'autres technologies de l'information ; mettre régulièrement à jour les résolutions de la CEE sur les SIF ; encourager d'autres utilisations des technologies de l'information pour faciliter les opérations de navigation intérieure et les inspections des bateaux et élaborer et promouvoir des règles et des critères harmonisés dans ce domaine).

Recommandation n° 6 : Promouvoir le développement de l'automatisation, de la numérisation et d'autres innovations dans le secteur du transport par voie navigable (promouvoir le développement de l'automatisation de la navigation intérieure ; encourager et soutenir l'élaboration d'un cadre juridique international harmonisé pour la navigation intelligente ; soutenir les développements dans la numérisation des documents et des opérations de transport de transport).

Recommandation n° 7 : Remédier aux problèmes relevés sur le marché du travail à l'échelle paneuropéenne et renforcer l'attractivité du secteur et la mobilité des travailleurs (contribuer aux travaux en cours de l'Union européenne, du CESNI et des commissions fluviales pour relever les défis du marché du travail ; poursuivre l'harmonisation des méthodes de délivrance et de reconnaissance des certificats des conducteurs de bateau et des membres d'équipage, des principes de formation et d'éducation au niveau paneuropéen ; encourager les activités assurer l'égalité des droits et des chances pour les femmes dans la navigation intérieure, rendre le secteur attractif pour les jeunes travailleurs ; soutenir le développement de programmes modernes d'éducation et de formation).
