



---

**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 b) de l'ordre du jour provisoire

**Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable :****Manifestations de haut niveau intéressant les transports  
européens par voie navigable****Textes issus des manifestations de haut niveau consacrées  
au transport européen par voie navigable et adoptés en 2018****Note du secrétariat****Mandat**

1. Le présent document est soumis en application du 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 (20-23 février 2018) (ECE/TRANS/274, par. 123).
2. Le Groupe de travail des transports par voie navigable voudra bien prendre acte des textes suivants, issus de manifestations de haut niveau consacrées aux étapes importantes du développement de la navigation intérieure en Europe tenues en 2018 : a) la Déclaration de Mannheim intitulée « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique », adoptée le 17 octobre 2018 à l'occasion du sixième congrès de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), à Mannheim (Allemagne), communiquée par le secrétariat du CCNR (annexe I) ; b) le Communiqué issu de la conférence ministérielle tenue le 29 juin 2018 à Belgrade, à l'occasion du soixante-dixième anniversaire de la signature de la Convention de Belgrade, transmis par le secrétariat de la Commission du Danube (annexe II).



## Annexe I

### **Déclaration de Mannheim « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique »**

#### **Congrès de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin le 17 octobre 2018**

Les ministres compétents en matière de navigation intérieure de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, de la République française, des Pays-Bas et de la Confédération suisse se sont réunis à Mannheim le 17 octobre 2018 pour marquer le 150<sup>e</sup> anniversaire de la signature de la Convention révisée pour la navigation du Rhin (« Acte de Mannheim ») et, rappelant la « Déclaration de Bâle » du 16 mai 2006 ainsi que la Stratégie de la Commission centrale pour la navigation du Rhin de 2017, ont adopté la déclaration suivante.

1. NOUS exprimons notre engagement envers l'Acte de Mannheim et ses principes et soulignons l'importance fondamentale de cet Acte pour la prospérité de la navigation intérieure et l'économie du bassin du Rhin.

NOUS réaffirmons le rôle central de l'Acte de Mannheim pour une coopération fructueuse entre les États riverains du Rhin et la Belgique en matière de navigation rhénane et intérieure, dans le cadre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), et sommes disposés à doter la CCNR de moyens financiers adéquats à cet effet.

NOUS saluons les activités de la CCNR en tant que centre de compétence pour la navigation rhénane et intérieure en Europe et entendons les développer.

2. NOUS encourageons une coopération constructive entre la CCNR, l'Union européenne (UE), les autres commissions fluviales, la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, les associations reconnues par la CCNR et tous les autres acteurs de la navigation intérieure.

NOUS reconnaissons les précieuses contributions de toutes les parties prenantes au développement durable de la navigation intérieure sur le plan environnemental, social et économique.

3. NOUS soulignons le rôle déterminant du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) en tant qu'organe innovant, efficace et pragmatique et nous nous félicitons de l'intention d'en étendre le champ de compétence.

NOUS préconisons pour le CESNI un partenariat durable avec l'UE, fondé sur un financement conjoint à long terme.

4. NOUS soulignons la nécessité d'une réglementation moderne, pratique et harmonisée en matière d'environnement et de sécurité pour la navigation rhénane et intérieure.

NOUS confions à la CCNR, afin d'améliorer encore la durabilité environnementale de la navigation intérieure, le soin de développer une feuille de route pour :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre de 35 % d'ici à 2035 par rapport à 2015 ;
- Réduire les émissions polluantes d'au moins 35 % d'ici à 2035 par rapport à 2015 ;
- Autant que possible, mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici à 2050.

NOUS soulignons la nécessité de nouveaux instruments financiers pour atteindre ces objectifs écologiques et confions à la CCNR la tâche de prendre l'initiative de leur développement.

5. NOUS appelons la CCNR à promouvoir le développement de la numérisation, de l'automatisation et d'autres technologies modernes afin de contribuer ainsi à la compétitivité, à la sécurité et au développement durable de la navigation intérieure.

6. NOUS aspirons à renforcer le rôle de la navigation intérieure en tant que mode de transport économiquement pertinent et à fort potentiel de développement et d'innovation.

NOUS invitons par conséquent la CCNR :

- À assurer, en coopération avec les États membres, un chargement/déchargement plus rapide et efficace des cargaisons de bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes ;
- À accélérer l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques numériques et multimodales ;
- À œuvrer en faveur d'une meilleure coordination des programmes de financement nationaux et à mettre à disposition des informations claires à cet égard.

7. NOUS reconnaissons l'importance, à bord des bateaux, d'un personnel dûment formé et sommes conscients du défi que représentera dans un avenir proche la nécessité accrue de compenser les départs à la retraite.

NOUS invitons la CCNR :

- À développer une réglementation moderne et flexible en matière d'équipages, qui tienne compte aussi des aspects sociaux et de l'évolution rapide des conditions de travail à bord et à terre du fait de l'émergence de nouvelles technologies ;
- À apporter sa contribution pour renforcer l'attrait des professions de la navigation intérieure, par exemple par des campagnes de communication ciblées.

8. NOUS invitons la CCNR à faire rapport en 2023 sur l'état d'avancement de la réalisation des objectifs.

La présente déclaration commune a été signée à Mannheim le 17 octobre 2018 en cinq exemplaires en allemand, anglais, français et néerlandais, toutes les versions linguistiques faisant foi.

## **Annexe II**

### **Communiqué issu de la conférence ministérielle tenue à l'occasion du soixante-dixième anniversaire de la signature de la Convention de Belgrade**

#### **Commission du Danube – Renforcement du partenariat pour la navigation libre sur le Danube**

##### **Belgrade (République de Serbie), le 29 juin 2018**

Le 29 juin 2018, une conférence ministérielle s'est tenue au Palais de Serbie, à Belgrade, à l'occasion du soixante-dixième anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (ci-après « Convention de Belgrade »). La session de la Commission du Danube commémorant son quatre-vingt-dixième anniversaire a fait suite à cette conférence. La République de Serbie, qui accueillait cette manifestation, a organisé au Palais de Serbie l'exposition intitulée « les 70 ans de la Convention de Belgrade », inaugurée juste avant la conférence ministérielle, le 28 juin 2018.

Les travaux de la Conférence du Danube de Belgrade, à laquelle ont participé 163 membres de délégations nationales et qu'ont suivie 83 journalistes accrédités, ont débuté le 30 juillet 1948. Au cours de la Conférence, les participants sont parvenus à des accords importants sur un nouveau régime applicable à la navigation sur le Danube. La Convention a rétabli la liberté de navigation et sa mise en œuvre a amélioré les liens économiques et culturels et renforcé la confiance sur le cours du Danube. La Convention a établi le premier régime uniforme de navigation sur le Danube, avec des règles de circulation communes et un organisme de réglementation unique. L'article premier de la Convention de Belgrade garantit la liberté de navigation des bateaux marchands et des marchandises de tous les pays sur le Danube et l'« égalité en ce qui concerne les droits de port et les taxes sur la navigation, ainsi que les conditions auxquelles est soumise la navigation commerciale », sans aucune discrimination. Elle a été adoptée à la dernière séance de la Conférence, le 18 août 1948, et elle est entrée en vigueur le 11 mai 1949.

Si l'on considère la complexité de la situation à l'époque de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et de la création de la Commission du Danube, en 1948, et le fait que la Convention est toujours en vigueur et utilisable, l'importance des changements amenés par la Conférence de Belgrade dans la région du Danube ne fait plus aucun doute. Les années 1815, 1856 et 1921 sont des jalons dans l'histoire de la continuité du régime de libre navigation, et la maxime « Danube, fleuve de la coopération » est devenue le principe vital d'une Commission du Danube et d'une Convention de Belgrade septuagénaires. C'est pourquoi l'année 1948, date décisive pour l'histoire récente de la navigation sur le Danube, figure avec les symboles de la navigation fluviale sur les armoiries la Commission du Danube.

Les 11 pays suivants sont actuellement membres de la Commission du Danube : République fédérale d'Allemagne, République d'Autriche, République de Bulgarie, République de Croatie, Hongrie, République de Moldova, Roumanie, Fédération de Russie, République de Serbie, République slovaque et Ukraine. Au début du 21<sup>e</sup> siècle, la Commission a établi d'étroits liens de coopération avec les 10 pays qui, depuis 2001, ont pu obtenir le statut d'observateur, à savoir : la République turque, la République française, le Royaume des Pays-Bas, la République tchèque, la République hellénique, le Royaume de Belgique, l'ex-République yougoslave de Macédoine, la Géorgie, la République de Chypre et le Monténégro. En outre, des représentants de plusieurs organisations internationales importantes participent aux réunions de la Commission. Il s'agit de la Commission européenne, de la Commission économique pour l'Europe (CEE), de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), de la Commission internationale pour la

protection du Danube, de la Commission internationale du bassin de la Save, de la Commission de la Moselle et de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN).

En raison des évolutions qui ont cours dans les pays européens, certains articles de la Convention de Belgrade doivent être actualisés et adaptés à la situation actuelle du secteur des transports.

À la soixantième session de la Commission du Danube, en 2002, il a été décidé, avec l'accord des États membres, de relancer les travaux du Comité préparatoire de la conférence diplomatique sur la modification de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube à la lumière de la nouvelle situation géopolitique, sans toutefois s'écarter des principes de la non-discrimination et de l'intérêt mutuel des Parties contractantes, ainsi que du respect des droits souverains et des intérêts économiques des États. Ce processus est toujours en cours.

Compte tenu des nouveaux enjeux politiques, économiques et écologiques, les États membres de la Commission du Danube et l'ensemble des parties intéressées ont pour objectif commun de renforcer la sûreté et la sécurité de la navigation sur le Danube en améliorant la réglementation qui les concerne. Le transfert modal en faveur du transport par voie navigable est l'affaire de tous. L'évolution de la Commission du Danube, dont on célèbre aujourd'hui, à Belgrade, le 70<sup>e</sup> anniversaire, doit être envisagée à la lumière des idées nouvelles et de l'évolution du contexte politique.

En gardant à l'esprit le souhait, partagé par tous, que le Danube devienne un espace unique, qu'il s'agisse de la circulation, de la culture ou de la nature, il importe, pour l'évolution des pays qui le bordent, que la Commission du Danube participe activement à la mise en œuvre de projets destinés à améliorer les conditions de navigation, en faisant siennes toutes les exigences relatives à la protection de l'environnement. En ce sens, la Commission du Danube, forte du rôle qu'elle joue de longue date dans le domaine de la navigation, tout en renforçant la coopération avec d'autres organisations, œuvre à la promotion de transports intérieurs sûrs, écologiquement responsables et économiquement viables. Les États membres de la Commission du Danube encouragent la multimodalité et le développement équilibré de tous les modes de transport, dans l'optique d'une intégration complète des voies navigables européennes d'importance internationale dans le réseau européen de transport.

Toutes les parties prenantes sont favorables aux investissements qui sont nécessaires au développement des infrastructures fluviales (sauf lorsqu'il s'agit d'infrastructures dont les travaux de construction, de reconstruction, de modification, voire de démolition partielle ou totale ultérieures causeraient des dégâts injustifiables à l'environnement), qu'il s'agisse des voies navigables, des ports, de la modernisation des flottes, de la numérisation et de la formation, de l'amélioration des procédures administratives ou de la mise au point et de l'exploitation de systèmes de transport intelligents, pour rendre le transport par voie navigable bénéfique pour l'environnement et pour favoriser la résistance aux changements climatiques, et conserver ainsi au Danube sa place centrale dans l'espace commun européen.