



---

**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 5 de l'ordre du jour provisoire

**Suivi du Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité  
du transport par voie navigable en Europe : nouvelle stratégie  
et nouveau mandat du SC.3****Projet de proposition pour une nouvelle stratégie  
du Groupe de travail des transports par voie navigable  
pour 2016-2021****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 (document ECE/TRANS/2016/28/Add.1), adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session, tenue le 26 février 2016.
2. À ses quarante-huitième et quarante-neuvième sessions, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a débattu d'un projet de nouvelle stratégie pour le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/10. Conformément aux instructions du SC.3, le secrétariat a actualisé la proposition en se fondant sur les observations formulées au cours de la session ou communiquées ultérieurement par les États membres et d'autres acteurs (voir les documents ECE/TRANS/SC.3/WP.3/98, par. 14 à 20, et ECE/TRANS/SC.3/2016/2).
3. La proposition actualisée reproduite ci-après a été distribuée aux gouvernements et autres acteurs. Les observations ultérieures, le cas échéant, seront publiées en tant que documents informels pour examen par le SC.3.



4. Le secrétariat rappelle que la stratégie recommandée est limitée à la période courant de l'heure présente jusqu'en 2021. Une stratégie à plus long terme intitulée « Vision du transport par voie navigable pour 2030 » devrait être élaborée en fonction de l'examen stratégique que doit effectuer le Comité des transports intérieurs en 2016-2017.

## **II. Aperçu des activités du SC.3 et de ses organes subsidiaires et des résultats obtenus**

5. À sa seizième session, en 1956, le Comité des transports intérieurs a créé le Sous-Comité des transports par voie navigable, principalement chargé d'examiner les questions concernant le transport par voie navigable (document E/ECE/TRANS/497). Depuis lors, les activités du SC.3 ont été orientées selon quatre piliers principaux : réglementation, analyse, renforcement des capacités et concertation politique. Les principales tâches du SC.3 sont les suivantes : jouer le rôle d'instance permettant d'échanger les expériences et les bonnes pratiques dans ce secteur, promouvoir le développement coordonné de l'infrastructure des voies navigables, élaborer des recommandations stratégiques pour un régime de navigation commun au niveau paneuropéen, renforcer le cadre institutionnel et réglementaire de ce mode de transport et administrer les conventions internationales relatives au transport par voie navigable.

6. Depuis 1956, le SC.3 et ses organes subsidiaires ont eu à connaître des tâches suivantes :

- Étudier la situation et les tendances du transport par voie navigable, échanger des informations sur les mesures propres à promouvoir ce mode de transport, préparer les conférences internationales et régionales et en assurer le suivi, et harmoniser les prescriptions applicables aux opérations de transport international par voie navigable et faciliter ces opérations, y compris en étudiant le régime juridique ;
- Unifier les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et aux documents de bord (Groupe d'experts (devenu ensuite Groupe de travail) sur l'unification des prescriptions techniques relatives aux bateaux et des documents de bord, 1960-1991) ;
- Normaliser les règles de la route et de signalisation dans les voies navigables (Groupe d'experts (devenu ensuite Groupe de travail) pour l'unification des règles de route et de signalisation en navigation intérieure, 1960-1991), ce qui a abouti à l'adoption du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et de la Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) ;
- Élaborer et administrer les conventions et accords internationaux relatifs à la navigation intérieure, développer l'infrastructure des voies de navigation intérieure (Groupe de travail du droit fluvial (devenu ensuite Groupe d'experts), 1956-1981 ; Groupe de travail du développement des voies navigables, 1960-1981 ; Groupe spécial d'experts sur l'infrastructure des voies navigables intérieures, années 1990) ;
- Prévenir la pollution des eaux par les bateaux de navigation intérieure ; cette activité a été menée de front avec les travaux sur le chapitre 9 du CEVNI ;
- Depuis les années 1990, promouvoir les services d'information fluviale.

7. Les principaux résultats peuvent être résumés comme suit :

- Quarante-quatre résolutions ont été adoptées par le SC.3, y compris les documents principaux, révisions et modifications. Certaines résolutions de la CEE sont appliquées par la majorité des États membres ou mentionnées dans les directives de l'Union européenne, des commissions fluviales et des groupes

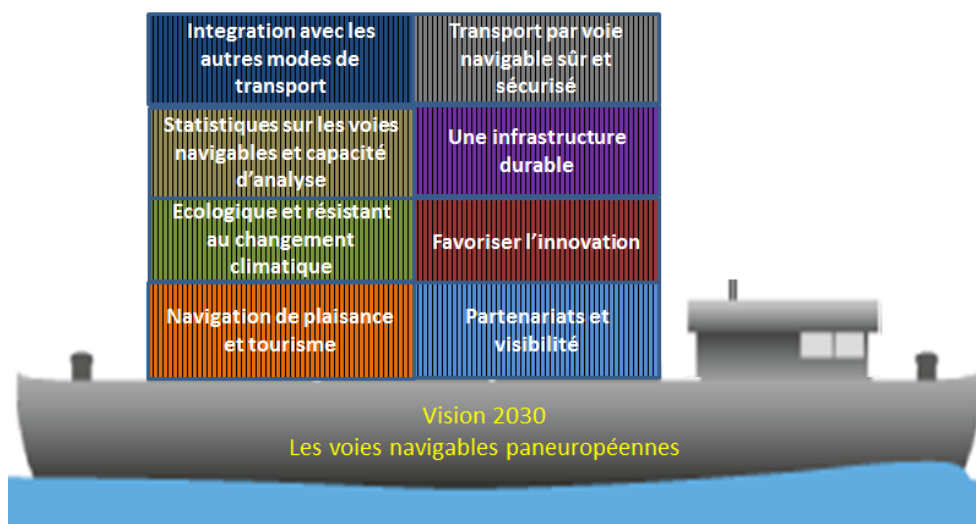
d'experts des systèmes d'information fluviale. Les résolutions et recommandations de la CEE sont appliquées au niveau paneuropéen et sont intégrées dans les législations nationales ;

- Douze des 58 conventions et accords de l'ONU relatifs aux transports internationaux sont administrés par le secrétariat du SC.3 ;
- Le SC.3 a élaboré, gère et actualise le Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe, l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu) et la base de données du Livre bleu, l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E, le CEVNI et la SIGNI ;
- Le certificat international de conducteur de bateau de plaisance, délivré conformément à la Résolution n° 40, est reconnu par 20 États membres.

### III. Stratégie pour les transports par voie navigable de 2016 à 2021

8. Les activités du Groupe de travail se concentrent sur le réseau paneuropéen des voies navigables d'importance internationale présentant une infrastructure et des services durables et flexibles en tant que partie intégrante des réseaux et marchés des transports intérieurs. L'objectif est de soutenir le développement économique, en cherchant à fournir un accès abordable et équitable à tous les États membres de la CEE possédant des voies navigables intérieures. Les activités encouragent des services sûrs et rentables ayant le moins possible d'incidences sur l'environnement et intégrés avec les autres modes de transport, et s'attachent à développer des infrastructures de qualité capables de résister aux changements climatiques. Les stratégies nationales en matière de transport ont tout intérêt à appuyer ces objectifs et à tirer parti des avantages qu'offre le transport par voie navigable. Ces éléments clefs sont définis dans la figure ci-dessous.

#### A. Infrastructure et services intégrés à l'échelle paneuropéenne en matière de transport par voie navigable



## **B. Buts et objectifs principaux pour la période 2016-2021**

9. L'objectif global des activités du Groupe de travail des transports par voie navigable est d'appuyer le développement de l'infrastructure et des services de transport par voie navigable résilients et viables tout en favorisant l'innovation. Pour la période allant de 2016 à 2021 sont proposés les objectifs suivants :

- a) Conjuguer les efforts en impliquant tous les États membres de la CEE pour relever les défis actuels et contribuer à mettre en œuvre les objectifs de développement durable là où cela est opportun pour le secteur ;
- b) Appuyer le renforcement des capacités en matière de statistiques et d'analyse des transports par voie navigable en vue de fournir les données dont le secteur a grand besoin ;
- c) Coordonner les mesures visant à mieux intégrer les transports par voie navigable dans les chaînes de transport multimodales ;
- d) Élaborer et gérer des mécanismes juridiques efficaces visant à garantir des conditions égales et transparentes pour tous les acteurs ;
- e) Coopérer avec de nouveaux acteurs du marché européen, ainsi qu'avec des acteurs d'autres régions du monde lorsqu'ils peuvent bénéficier de l'harmonisation technique en cours d'élaboration par le SC.3 ;
- f) Encourager les innovations dans le secteur du transport par voie navigable ;
- g) Faciliter le développement des capacités synergiques avec le transport maritime et terrestre, d'une part, et avec les activités concernant l'eau, d'autre part ;
- h) Promouvoir les services d'information fluviale et autres technologies de l'information facilitant la navigation intérieure dans les États membres de la CEE ;
- i) Mettre en place des partenariats et renforcer la visibilité du transport par voie navigable.

## **C. Mesures à prendre**

10. Les mesures suivantes sont proposées pour atteindre les objectifs susmentionnés :

### *1. Appui au développement d'une infrastructure et de services de transport par voie navigable durables*

- Poursuivre les activités de concertation paneuropéenne sur les orientations en matière de transport par voie navigable ;
- Coordonner les mesures et orientations et poursuivre les activités en vue de créer une instance internationale promouvant le transport par voie navigable ;
- Accroître l'efficacité et la rationalité de conventions et instruments internationaux juridiquement contraignants ;
- Promouvoir l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E (« Livre bleu »), en particulier les projets d'infrastructure visant à mettre en œuvre l'AGN.

2. *Renforcement des capacités en matière de statistiques et d'analyse des transports par voie navigable*
  - Coopérer avec le Groupe de travail des statistiques des transports sur les statistiques du transport par voie navigable et la collecte de données, et collecter des statistiques sur les transports par voie navigable auprès des États membres ;
  - Fournir des informations et données actualisées sur le développement du trafic par voie navigable, notamment dans le but de compléter l'analyse effectuée au moyen de l'outil ForFITS sur l'évaluation des scénarios d'émissions de CO<sub>2</sub>.
3. *Intégration dans les chaînes de transport multimodales*
  - Préciser de manière détaillée les routes côtières de l'AGN ainsi que les connexions des ports maritimes avec leur arrière-pays ;
  - Poursuivre les travaux sur l'harmonisation du Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes concernant le transport combiné par voie navigable (Protocole à l'AGTC) avec l'AGN, en coopération avec le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) ;
  - Contribuer au développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, en coopération avec le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports et le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie ;
  - Diffuser les bonnes pratiques parmi les États membres, les organisations internationales et les autres acteurs.
4. *Promotion de la sûreté du transport par voie navigable*
  - Poursuivre les travaux sur les dispositions du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), sur la signalisation et le balisage des voies navigables et sur les prescriptions techniques applicables aux bateaux, en tenant compte des travaux récents d'autres organisations internationales dans ce domaine ;
  - Répondre aux besoins des professionnels, s'atteler au problème de la reconnaissance des certificats et effectuer le suivi des progrès réalisés dans ce domaine.
5. *Prévention de la pollution de l'environnement et résilience du transport par voie navigable*
  - Poursuivre le débat sur la prévention de la pollution de l'environnement par les bateaux et sur la gestion des déchets, y compris la révision des documents pertinents du SC.3, par exemple les résolutions n<sup>os</sup> 21 et 61 de la CEE ;
  - Recenser les zones où l'environnement est prioritaire en y associant des mesures de planification visant à minimiser leur incidence sur la navigation intérieure ;
  - S'attaquer au problème de la résilience des voies navigables au changement climatique en effectuant le suivi des travaux du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux et du Réseau mondial de bassins associés aux mesures d'adaptation aux changements climatiques, tels qu'appliqués au réseau de voies navigables E ;
  - Réduire la vulnérabilité de l'infrastructure de transport par voie navigable et continuer d'échanger les bonnes pratiques dans ce domaine.

6. *Promotion des innovations*

- Promouvoir les services d'information fluviale et autres technologies de l'information pertinentes ;
- Prendre en compte les nouvelles technologies navales et actualiser les documents de la CEE en tenant en compte des nouveaux types de bateaux.

7. *Promotion de la navigation de plaisance et du tourisme nautique*

- Évaluer les options relatives à l'élaboration d'un cadre juridique international pour la navigation de plaisance et le tourisme nautique ;
- Gérer la base de données de modèles du certificat international de conducteur de bateau de plaisance ;
- Actualiser les cartes destinées à la navigation de plaisance ;
- Garantir la disponibilité des informations dans les documents pertinents de la CEE.

8. *Mise en place de partenariats et renforcement de la visibilité du transport par voie navigable*

- Coopérer et échanger régulièrement des informations avec les commissions fluviales, la Commission européenne et d'autres acteurs afin d'éviter les chevauchements d'activités ;
- Renforcer la coopération dans des domaines spécifiques avec l'Union européenne, les commissions fluviales et d'autres acteurs dans l'objectif de créer des synergies ;
- Renforcer la visibilité des transports par voie navigable au moyen de manifestations internationales, notamment la conférence internationale de haut niveau qui se tiendra en 2017.

## **IV. Examen des propositions**

11. À la suite de l'examen des propositions pour le projet de nouvelle stratégie du SC.3 tel qu'elles figurent dans les documents ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/10/Rev.1 et ECE/TRANS/SC.3/2016/2, le Groupe de travail des transports par voie navigable souhaitera peut-être prendre note des observations suivantes.

12. Il a été proposé par l'Allemagne, la Belgique et la France de supprimer du projet l'activité correspondant aux objectifs de développement durable, étant donné que la décision relative à la mise en œuvre de ces objectifs au niveau régional n'avait pas encore été prise par le Comité exécutif et que, par conséquent, ces objectifs pourraient être examinés à un stade ultérieur. Le SC.3 souhaitera peut-être revenir sur cette question et examiner le texte modifié tel qu'il figure au paragraphe 9 a) ci-dessus.

13. À la quarante-neuvième session du SC.3/WP.3, l'Allemagne et la Belgique ont mentionné que le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux (WP.5/GE.3) devait déjà tenir compte d'incidences du changement climatique sur les réseaux internationaux de transports intérieurs. Le mandat du Groupe d'experts (document ECE/EX/2011/L.11) ne s'étend pas à l'évaluation des conséquences éventuelles du changement climatique sur la mise en œuvre du plan coordonné de développement du réseau de voies navigables E établi par l'AGN.

14. Les incidences du changement climatique sur le transport par voie navigable et sur les principaux éléments de l'infrastructure pourraient aussi être une raison de poursuivre l'élaboration du Livre Bleu et de la liste des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes, notamment afin de les hiérarchiser, et la carte des voies navigables européennes pourrait être complétée en conséquence. Il serait également possible de s'appuyer sur les conclusions tirées par le Réseau mondial de bassins associés aux mesures d'adaptation aux changements climatiques. Le SC.3 pourrait en outre continuer d'échanger les bonnes pratiques sur la mise en œuvre des recommandations qui seront proposées par le WP.5/GE.3.

---