



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

Genève, 4-6 octobre 2017

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Échange d'informations sur les mesures visant
à promouvoir le transport par voies navigables****Situation actuelle et tendances du transport
par voie navigable****Note du secrétariat*****I. Mandat**

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

2. Le Groupe de travail des transports par voie navigable souhaitera sans doute échanger des renseignements sur la situation actuelle et les tendances du transport par voie navigable dans la région de la CEE à la lumière des informations ci-dessous, qui ont été compilées par le secrétariat sur la base des données disponibles¹.

**II. Résultats : rapport d'observation du marché, établi
par la Commission centrale pour la navigation du Rhin**

3. La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) établit régulièrement un rapport d'observation du marché de la navigation intérieure européenne, en collaboration étroite avec la Commission européenne. Ce document peut être consulté en allemand, en anglais, en français et en néerlandais sur le site de la CCNR, à l'adresse <http://ccr-zkr.org/13020800-en.html#04>. Le rapport annuel de 2016 donne une vue d'ensemble exhaustive de l'état du marché européen de la navigation intérieure et de l'évolution du secteur pendant l'année concernée, ainsi qu'une analyse détaillée des

* Le présent rapport a été communiqué après la date limite afin de rendre compte des renseignements les plus à jour.

¹ Sauf indication contraire, les données ont été communiquées au secrétariat par les autorités des pays concernés.



volumes de transport enregistrés sur les voies navigables européennes et dans les principaux ports intérieurs européens. On trouvera ci-après un résumé de ce rapport².

4. Depuis 2013, l'Union européenne (UE) connaît une croissance économique relativement limitée mais stable qui a eu une incidence favorable sur le secteur de la navigation intérieure et, globalement, sur celui des transports. La croissance économique a été plus forte qu'en 2013 et on s'attend à ce qu'elle se poursuive dans les années à venir. En 2016, le transport des marchandises par voie navigable dans la région de l'UE s'est chiffré à près de 145 milliards de tonnes-kilomètre, dont 85 %, soit une part significative, dans les pays riverains du Rhin (Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas et Suisse).

5. Ces 145 milliards de tonnes-kilomètre transportées en 2016 représentent une baisse de 1 % par rapport à 2015. Cette baisse s'est ressentie le plus fortement dans huit des principaux pays européens dans le domaine de la navigation intérieure, en tête desquels le Luxembourg, la France et l'Allemagne, avec une baisse respective de 19, 2,5 et 1,7 %.

6. Au Luxembourg et en France, les activités de navigation intérieure sont dominées par le transport de produits agricoles. Les maigres récoltes de 2016 ont donc fortement nui au trafic fluvial dans ces deux pays.

7. Les opérations de transport en Allemagne et aux Pays-Bas ont largement fait les frais de deux périodes de faible niveau des eaux du Rhin à la fin des années 2015 et 2016.

8. Dans l'UE, le transport par conteneurs a augmenté de 4,6 %, pour atteindre 15 milliards de tonnes-kilomètre ; la répartition de ce type de transport sur les voies navigables de l'UE montre qu'à plus de 99 % il se concentre actuellement dans quatre pays : l'Allemagne, la Belgique, la France et les Pays-Bas.

9. Le transport de voyageurs est également en pleine croissance grâce aux croisières fluviales, pour un volume total de 1,36 million de voyageurs.

10. En 2016, la part du transport de marchandises par voies navigables dans l'UE s'est maintenue à 6 % de l'ensemble du transport de marchandises (par voie navigable, route, rail et conduite). Cette part peut atteindre environ 40 % dans les pays dotés d'un réseau dense de voies navigables, comme les Pays-Bas.

11. Néanmoins, l'activité sur les voies navigables en 2016 a été fortement tributaire de la conjoncture économique, ainsi que de certains facteurs extérieurs, tels que le faible niveau des eaux, qui ont eu une incidence sur le trafic enregistré sur le Rhin à la fin de 2015 et de 2016, de même que sur le Danube en 2015.

12. D'un autre côté, le transport de marchandises par voie navigable a bénéficié du dynamisme du transport par conteneurs, du transport de déchets et du transport de produits chimiques. Sur le Rhin, ces trois secteurs ont enregistré en 2016 des taux de croissance compris entre 3 et 5 % par rapport à 2015. De même, la forte activité de l'industrie sidérurgique sur le cours supérieur du Danube a largement dynamisé le transport de minerais et de produits métalliques sur ce fleuve.

13. En Europe, la structure de la flotte de navigation intérieure a connu une évolution lente ; sa taille a été réduite de 2,8 % dans l'UE. Il reste que, dans l'ensemble, les bâtiments qui la composent sont assez anciens ; les navires à cargaisons sèches et les bateaux-citernes ont, en moyenne, respectivement 50 et 39 ans de service. Selon le type de bateau, le taux d'utilisation de la flotte reste compris entre 55 et 85 %, ce qui est en-deçà des niveaux antérieurs à la crise économique. Le chiffre d'affaires du secteur est donc très fortement tributaire des fluctuations du taux de fret.

14. Les ports intérieurs ont une importance capitale pour le développement de la navigation intérieure. La qualité de l'infrastructure des ports et la promotion par les ports du trafic sur les voies navigables peuvent fortement favoriser le développement de ce mode de transport. En procédant à l'analyse détaillée des activités des ports intérieurs, on peut distinguer les tendances et les spécialités de chaque port et mettre en valeur les initiatives mises en œuvre par ceux-ci afin de promouvoir la navigation intérieure.

² <http://www.inland-navigation-market.org/resume/>.

15. Des projets novateurs ont vu le jour à l'échelle locale et le secteur de la construction de bateaux s'est orientée en partie vers des bateaux plus écologiques. C'est tout particulièrement le cas du secteur des croisières fluviales, dans lequel environ un quart des nouveaux bateaux entrés en service en 2016 étaient équipés de moteurs hybrides diesel-électriques. L'un des principaux problèmes que le secteur de la navigation intérieure devra résoudre au cours des prochaines années sera toutefois de donner plus d'ampleur à ces innovations, qui restent actuellement limitées à certains domaines. C'est notamment le cas de toutes les mesures innovantes destinées à réduire les émissions du transport par voie navigable.

III. Mesures visant à promouvoir le développement de l'infrastructure des voies navigables

A. Manifestations internationales

16. Une conférence ministérielle ayant pour thème « la promotion de la connectivité dans la région de l'Initiative pour l'Europe centrale (CEI)³ : combler les lacunes entre l'Europe et l'Asie » s'est tenue à Minsk les 8 et 9 juin 2017. Les réunions-débats thématiques étaient axées sur la modernisation des transports et de l'infrastructure logistique dans le cadre des stratégies mises en œuvre par l'UE pour développer, avec le concours des institutions financières internationales, les couloirs du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)⁴, et la facilitation des échanges par l'harmonisation des procédures douanières, des règles d'origine et des mécanismes d'évaluation des valeurs, de la réglementation tarifaire et non tarifaire, ainsi que des normes industrielles, sanitaires et phytosanitaires. Les participants se sont aussi penchés sur la promotion de la notion de couloirs de transport numériques par le renforcement des systèmes commerciaux dématérialisés, de la reconnaissance réciproque des documents électroniques de transport, des plateformes de vente en ligne pour les petites et moyennes entreprises et des services numériques transfrontières.

17. Le mémorandum relatif à l'établissement de la proposition concernant le couloir de navigation Danube-Oder-Elbe a été signé à Varsovie par la Pologne, la République tchèque et la Slovaquie, le 31 janvier 2017. Il avait pour objet l'élargissement du cadre de coopération instauré entre les parties sous les auspices du Groupe de travail du couloir de navigation Danube-Oder-Elbe. Les participants ont indiqué qu'ils comptaient mettre en place une plateforme pour la navigation le long de l'Oder dans le cadre du Groupe de travail du couloir de navigation Danube-Oder-Elbe, afin de renforcer la coopération entre les pays intéressés.

18. Le vingt et unième colloque Oder-Havel (3 septembre 2017, Schwedt sur Oder, Allemagne), organisé par la Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V.⁵ en coopération avec le projet EMMA du Programme Interreg pour la région de la mer Baltique⁶, était consacré au transport par conteneurs et au développement régional le long de la Havel, de l'Oder et de la Vistule. Les sujets suivants ont été traités : a) promotion de la transformation des ports en plateformes logistiques multimodales ; b) numérisation du transport par voie navigable ; c) développement de l'infrastructure des voies navigables et goulets d'étranglement ; et d) construction de types spéciaux de porte-conteneurs pour les fleuves et les canaux. Il a été souligné que, grâce aux possibilités qu'il offre, le transport par conteneurs devrait être encouragé pour augmenter la part du transport par voies navigables et pour le trafic entre les ports maritimes et l'arrière-pays. Parmi les exemples de bonnes pratiques donnés, on peut citer le transport par conteneurs sur les voies navigables suédoises, ou encore un projet pilote sur le transport par conteneurs du port de Gdansk à Varsovie le long de la Vistule.

³ Initiative pour l'Europe centrale.

⁴ Réseau transeuropéen de transport établi par le Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013.

⁵ Association pour la promotion du bassin fluvial Oder-Havel ; pour plus de détails, voir <http://oderverein.de>.

⁶ Programme Interreg pour l'Europe ; pour plus de détails, voir www.interregeurope.eu.

B. Projets relatifs à l'infrastructure des voies navigables dans le couloir du réseau central Rhin-Danube et projets nationaux en Slovaquie

19. Des études et des travaux sont en cours, en vue de l'édification d'un pont transfrontalier entre Komárom et Komárno, dans le cadre d'un projet financé par le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)⁷ conformément au Règlement (UE) n° 1315/2013⁸ ; le projet se trouve actuellement au stade de la passation des marchés publics.

20. Le projet national d'amélioration des écluses de Gabčíkovo (2016-2020) devrait permettre d'accroître leur capacité, de réduire les délais d'attente et de moderniser le système de gestion du trafic fluvial. Il est notamment question de remplacer les portes amont et aval, de moderniser le système de remplissage et de vidange de l'écluse, de stabiliser le sous-sol, et de remplacer le mécanisme de commande.

21. Le projet international FAIRway Danube (2015-2020) est en cours ; il fait suite au Plan directeur de rénovation et d'entretien du chenal du Danube et de ses affluents. Une proposition détaillée aura pour objet de permettre la rénovation et l'entretien du chenal du Danube, la modernisation des voies navigables, la stabilisation et l'amélioration des conditions de navigation et la circulation de bateaux d'une capacité supérieure. Le projet se trouve actuellement au stade de la passation des marchés publics.

22. Un contrat a été conclu en vue de la réalisation d'une étude de faisabilité concernant la navigabilité du cours inférieur de la Váh de Komárno à Piešťany.

23. Un projet national visant à moderniser le port de Komárno comprend un plan directeur et une étude de faisabilité pour le développement de l'infrastructure portuaire, le traitement de nouvelles marchandises et l'augmentation des capacités de chargement et déchargement. L'objectif global du projet est de garantir le bon fonctionnement du port dans le réseau central de transport RTE-T.

24. Le Programme opérationnel pour une infrastructure intégrée (2016-2020) comprend :

a) Un projet national sur les mesures techniques permettant de garantir que les paramètres du chenal sont conformes aux prescriptions, entre les km 1880.260 et 1708.200 sur le Danube⁹ : le projet vise à obtenir et à évaluer des données concrètes concernant la navigabilité du Danube, et à suggérer des mesures à prendre pour garantir et, le cas échéant, améliorer, les paramètres du chenal compte tenu de la situation sur les plans économique, social et environnemental ;

b) La création d'une base de données de gestion et de planification : le contrat est en cours d'établissement ;

c) La modernisation de l'infrastructure dans le port public de Bratislava pour satisfaire aux prescriptions applicables à un port de voyageurs : le contrat est en cours d'établissement ;

d) La construction, dans le port public de Bratislava, d'un terminal pour le gaz naturel liquéfié : une étude de faisabilité doit permettre de déterminer quelle est la technologie la plus adaptée pour produire et distribuer du gaz naturel liquéfié au port. Ces mesures doivent suivre les prescriptions européennes relatives à l'utilisation d'autres combustibles. Il est prévu de procéder à une étude de marché et à la passation des marchés publics à la fin de 2018 et de débiter les travaux de construction en 2019.

⁷ Pour plus de détails, voir <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>.

⁸ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32013R1315>.

⁹ Position kilométrique le long du fleuve.