



## Conseil économique et social

Distr. générale  
8 décembre 2010  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques  
et de sécurité en navigation intérieure

Trente-huitième session

Genève, 16-18 février 2011

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

Session spéciale de rédaction relative au Livre blanc sur l'efficacité  
et la viabilité des transports par voie navigable en Europe

### Chapitre 1 Importance et caractéristiques du transport par voie navigable dans la région de la CEE

Note du secrétariat

#### I. Mandat

1. À sa cinquante-quatrième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a approuvé en principe le projet de Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe, élaboré par la Commission économique pour l'Europe (CEE), mais a noté que des délégations communiqueraient des observations supplémentaires au secrétariat jusqu'au 15 novembre 2010. En conséquence, le SC.3 a invité le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) à organiser un débat de nature rédactionnelle à l'occasion de sa trente-huitième session en vue d'arrêter la version définitive du document de façon à ce que celui-ci soit prêt pour la soixante-treizième session du Comité des transports intérieurs de la CEE, qui se tiendra du 1<sup>er</sup> au 3 mars 2011 (ECE/TRANS/SC.3/187, par. 12).

2. Conformément aux instructions du SC.3, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner, le cas échéant, les dernières modifications de nature rédactionnelle apportées au texte de l'introduction et du chapitre 1, qui a trait à l'importance et aux caractéristiques du transport par voie navigable dans la région de la CEE.

## II. Introduction

3. En 1996, le Groupe de travail principal des transports par voie navigable, ainsi qu'il était alors nommé par la CEE, a publié le «Livre blanc sur les tendances et l'évolution de la navigation intérieure et de ses infrastructures» (TRANS/SC.3/138), afin de rendre compte des débats qu'il avait tenus sur la mise en service d'un réseau organisé de voies navigables en Europe.

4. Ce Livre blanc présentait une analyse de la situation des transports par voie navigable en Europe, ainsi que les régimes de navigation appliqués sur les voies de navigation intérieure européennes. Les facteurs ayant une incidence sur les perspectives de la navigation intérieure y étaient également recensés et une description y était faite des premières étapes du développement du réseau de voies navigables européennes grâce à l'élaboration de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN). Le Livre blanc décrivait également la tendance générale au déclin du secteur du transport par voie navigable en raison de l'expansion rapide du transport routier et formulait des recommandations relatives aux politiques générales visant à enrayer cette tendance, voire à l'inverser.

5. Le Livre blanc publié en 1996 est devenu une référence dans le domaine du développement du transport par voie navigable en Europe. À l'occasion de la troisième Conférence paneuropéenne sur le transport par voie navigable, tenue à Bucarest en 2006, les ministres des transports ont estimé que la publication régulière d'un tel document directif contribuerait à surmonter le morcellement du marché du transport par voie navigable en Europe et à asseoir le principe de liberté de la navigation au niveau paneuropéen. Ils ont invité la CEE à entreprendre l'élaboration d'une nouvelle édition du Livre blanc en étroite collaboration avec la Commission européenne, les commissions fluviales et d'autres intervenants majeurs. Cette décision a été entérinée par le Comité des transports intérieurs de la CEE en février 2006 dans le cadre du Plan d'action pour la mise en œuvre des décisions prises par la Conférence de Bucarest (résolution n° 258 du Comité des transports intérieurs).

6. L'élaboration de la deuxième édition du Livre blanc a été amorcée en 2007 par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) de la CEE dans l'objectif de faire le point sur les transports par voie navigable dans la région de la CEE, en se fondant sur la première édition du Livre blanc pour évaluer les progrès accomplis, ou l'absence de progrès, en ce qui concerne la mise en valeur du transport par voie navigable. La nouvelle édition du Livre blanc avait pour principal objectif de recenser les principaux domaines de la coopération paneuropéenne susceptibles de contribuer à la promotion de ce mode de transport par trop sous-utilisé. Afin de tenir compte des préoccupations croissantes concernant l'efficacité et la viabilité, le Groupe de travail a modifié le titre de la publication, qui est désormais intitulée «Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe».

7. Ce document a été élaboré sous l'égide du SC.3 et a bénéficié de la supervision et de la contribution d'un conseil spécial d'examen par les pairs composé de représentants de la Commission européenne, des commissions fluviales et d'autres organisations intéressées. La version finale du projet a été adoptée en principe par le SC.3 à sa cinquante-quatrième session (13-15 octobre 2010) et arrêtée dans sa version définitive lors de la session spéciale de rédaction qui s'est tenue du 16 au 18 février 2011. La version finale du document a été soumise au Comité des transports intérieurs de la CEE à sa soixante-treizième session (1<sup>er</sup>-3 mars 2011), aux fins d'approbation.

8. Conformément à son champ d'application et à son objet, la présente version du Livre blanc est articulée de la manière suivante: le chapitre 1 contient une brève

introduction sur l'importance et les caractéristiques du transport par voie navigable dans la région de la CEE, dont la situation est comparée à celle décrite dans l'édition de 1996. Le chapitre 2 porte sur l'état actuel du réseau européen de voies navigables d'importance internationale et recense les changements intervenus en ce qui concerne l'étendue et la qualité du réseau depuis son officialisation dans l'accord AGN de 1996. Le chapitre 3 est consacré à l'analyse des éléments du cadre réglementaire et institutionnel régissant la navigation intérieure et recense les principaux progrès accomplis dans ces domaines, ainsi que les problèmes qu'il reste à régler. Faisant fond sur les analyses figurant dans les trois premiers chapitres, le chapitre 4 évalue, dans leur ensemble, les résultats obtenus grâce aux politiques générales mises en œuvre pendant plus d'une décennie dans le domaine du transport par voie navigable, définit les principaux éléments d'une perspective paneuropéenne en matière d'efficacité et de viabilité des transports par voie navigable et propose des mesures susceptibles d'être prises par le SC.3.

### III. Chapitre 1: Importance et caractéristiques du transport par voie navigable dans la région de la CEE

9. Vingt-sept des cinquante-six États membres de la CEE sont dotés de voies navigables d'importance internationale qui jouent un rôle de premier plan, ou pourraient le faire, dans le domaine du transport international de marchandises et de passagers. L'importance des voies navigables pour le transport de marchandises dans la région est brièvement décrite dans le présent chapitre, qui rend également compte de la tendance globale relative au développement de ce secteur depuis la publication du Livre blanc en 1996.

#### A. Rôle du transport par voie navigable dans le transport international de marchandises

10. Dans les États membres de la CEE, le rôle du transport par voie navigable dans les opérations globales de transport de marchandises est très différent selon les pays et au sein d'un même État. Comme l'indique le tableau suivant, le volume de marchandises transportées par voie navigable est en général relativement faible par rapport aux autres modes de transport intérieur, comme les transports ferroviaire et routier.

Tableau 1

#### Transport de marchandises dans certains pays de la CEE (2007)

(En millions de tonnes-kilomètres)

	<i>Transport de marchandises par voie navigable</i>	<i>Transport de marchandises par route</i>	<i>Transport de marchandises par voie ferrée</i>	<i>Volume total de marchandises acheminées par transports intérieurs</i>
Allemagne	64 716	343 439	114 615	538 594
Autriche	2 597	18 648	21 371	49 842
Bélarus	93	19 200	47 933	67 226
Belgique	9 006	42 085	8 148	60 733
Bulgarie	1 711	5 890	5 241	13 262
Croatie	109	10 502	3 574	15 966
Fédération de Russie	86 027	205 849	2 090 337	3 523 108
Finlande	102	25 963	10 434	36 499

	<i>Transport de marchandises par voie navigable</i>	<i>Transport de marchandises par route</i>	<i>Transport de marchandises par voie ferrée</i>	<i>Volume total de marchandises acheminées par transports intérieurs</i>
France	8 830	207 025	40 502	277 498
Hongrie	2 212	13 174	10 137	31 246
Lituanie	11	20 278	14 373	35 694
Luxembourg	345	587	287	1 219
Pays-Bas	41 868	32 867	7 216	87 534
Pologne	1 338	159 527	54 253	238 631
République tchèque	898	48 141	16 304	67 422
Roumanie	5 325	23 927	15 757	46 858
Royaume-Uni	140	175 851	21 300	207 520
Serbie	1 584	1 161	4 551	7 748
Slovaquie	1 004	27 050	9 647	37 701

Source: OCDE.

11. À l'échelle de l'Union européenne, le transport par voie navigable représentait 143 milliards de tonnes-kilomètres en 2008, dont plus de 83 % étaient à mettre au compte de trois pays, à savoir la Belgique (9 milliards de tonnes-kilomètres), l'Allemagne (64 milliards de tonnes-kilomètres) et les Pays-Bas (46 milliards de tonnes-kilomètres). Selon une étude effectuée récemment par le secrétariat de la CEE sur la situation du transport par voie navigable dans certains pays de la CEE qui ne sont pas membres de l'Union européenne<sup>1</sup>, dans la Fédération de Russie, en 2007, 152,4 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par voie navigable (9,5 % de plus qu'en 2006), soit 83,7 millions de tonnes-kilomètres (3,5 % de moins qu'en 2006). La part du transport national s'est établie à 131,3 millions de tonnes (12,4 % de plus qu'en 2006) et celle du transport international à 21,1 millions de tonnes (5,8 % de moins qu'en 2006). Au Kazakhstan, en 2007, la flotte fluviale a transporté au total 1 288 800 tonnes de marchandises (1 260 400 tonnes en 2006), soit un trafic de 52 millions de tonnes-kilomètres (39,9 millions de tonnes-kilomètres en 2006). En Ukraine, en 2006, la part de la navigation intérieure dans le volume global des marchandises transportées correspondait à seulement 14 millions de tonnes, sur un total de 1 milliard 873 millions, et à 6,3 millions de tonnes-kilomètres, sur un total de 494,6 millions de tonnes-kilomètres (1,3 %).

12. En général, l'importance de la navigation intérieure se mesure par sa part dans le volume total des opérations de transport (répartition modale). En 2007, environ 5,8 % de toutes les marchandises transportées dans les 27 pays de l'Union européenne (UE) étaient acheminées au moyen de bateaux de navigation intérieure (les parts du transport ferroviaire et du transport routier sont respectivement de 76 et de 18 %). La part du transport de marchandises par voie navigable est toutefois nettement supérieure dans les pays où les voies navigables sont ouvertes toute l'année et où les conditions de navigation sont bonnes. C'est le cas de la Belgique (15 %), de l'Allemagne (12 %) et des Pays-Bas (36 %). Dans la Fédération de Russie, à cause de conditions météorologiques difficiles, le transport par voie navigable représente environ 2 % de l'ensemble du transport de marchandises. La part du transport par voie navigable y est néanmoins substantielle sur certains segments du marché. Ainsi, 80 % des envois à destination des districts du Grand Nord sont acheminés par voie

<sup>1</sup> ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13, 3 décembre 2008.

navigable. En Ukraine, ce secteur ne représente que 1,3 %, le transport par voie navigable étant principalement concentré dans les régions de Kiev et d'Odessa. Aux États-Unis, environ 12 % du fret global entre les grandes villes (à l'exception des activités de transport le long des côtes) est acheminé par barges à tirant d'eau réduit. Une autre partie de ce fret (4 %), transite par les Grands Lacs, ce qui porte la part totale du transport intérieur par voie navigable à environ 16 %. Ce fret ne représente que 2 % du coût total du fret à l'échelle du pays.

Tableau 2

**Répartition modale dans certains pays de la CEE (2007)**

(Pourcentage du volume total de marchandises acheminées par transport intérieur en tonnes-kilomètres)

	<i>Voies navigables</i>	<i>Route</i>	<i>Chemin de fer</i>
UE-27	5,8	76,2	18,0
Allemagne	12,4	65,7	21,9
Autriche	4,2	60,9	34,8
Belgique	14,9	69,7	15,3
Bulgarie	4,8	70,0	25,1
Croatie	0,8	74,0	25,2
Finlande	0,3	73,9	25,9
France	3,4	80,9	15,7
Hongrie	4,6	74,5	20,9
Lituanie	0	58,5	41,5
Luxembourg	3,4	93,8	2,8
Pays-Bas	35,1	59,4	5,5
Pologne	0,1	73,5	26,4
République tchèque	0,1	74,7	25,3
Roumanie	9,8	71,3	18,9
Royaume-Uni	0,1	86,6	13,3
Slovaquie	2,7	71,8	25,5

Source: Eurostat.

13. En 2008-2009, le volume des activités de transport sur les voies de navigation intérieure européennes a subi un recul de l'ordre de 15 à 25 % en raison de la crise économique et financière qui a particulièrement touché l'industrie sidérurgique et a entraîné une forte réduction de la demande dans les secteurs du charbon, du minerai de fer et des produits métallurgiques, mais aussi du transport de conteneurs entre les ports et l'arrière-pays.

## **B. Évolution des caractéristiques du transport par voie navigable depuis le milieu des années 90**

14. Si l'on compare la situation actuelle du transport par voie navigable, en valeur absolue, à celle de 1990 telle qu'elle est décrite dans l'édition de 1996 du Livre blanc, on se rend compte qu'il existe des tendances opposées. La croissance la plus forte peut être observée dans plusieurs pays riverains du Danube. Cette croissance, en grande partie très récente, s'explique par la fin des perturbations de trafic sur le Danube. La croissance observée en Roumanie (+71 %) est due à l'expansion majeure et à la modernisation du port de Constantza et de ses terminaux satellites de Midia, tous desservis directement par le

canal Danube-mer Noire et sa branche nord. On constate également une forte croissance en Bulgarie (+133 %), en Croatie (+230 %) et en Hongrie (+76 %), bien que les volumes soient beaucoup plus faibles. Les pays ci-après, qui bénéficient d'un réseau et de conditions économiques générales stables pour ce qui est du transport par voie navigable, ont eux aussi connu une croissance appréciable au cours de la même période: la Belgique (55 %), la France (15 %) et les Pays-Bas (19 %) figurent en tête du classement, tandis que l'Allemagne est stable (1 %) après avoir enregistré une croissance supérieure à celle des autres pays du même groupe entre 1990 et 1995. L'important volume d'activité global et la force de ce groupe sont de bons indicateurs d'une poursuite du développement du transport par voie navigable, une fois que la crise économique et financière actuelle aura pris fin. À eux seuls, ces quatre pays représentent près de 60 % de l'ensemble du transport par voie navigable en Europe, Fédération de Russie incluse. La croissance relevée en Autriche (27 %) s'explique par l'ouverture du canal Main-Danube, mais aussi par la reprise récente du trafic de transit sur le Danube.

Tableau 3

**Transport de marchandises par voie navigable**

(En milliards de tonnes-kilomètres)

	1970	1990	1995	2000	2005	2007	Variation 2007/1995 (en %)
Allemagne	48 813	54 803	63 982	66 466	64 096	64 716	1,15
Autriche	1 293	1 663	2 046	2 444	2 760	2 597	27
Bélarus	1 224	1 805	133	26	90	93	-30
Belgique	6 734	5 448	5 807	7 313	8 719	9 006	55
Bulgarie	1 832	1 606	733	397	1 532	1 711	133
Croatie	253	527	33	63	119	109	230
Fédération de Russie	163 870	213 949	90 872	70 988	87 173	86 027	-5
Finlande	0	70	77	118	75	102	32
France	12 728	7 581	7 649	9 110	8 905	8 830	15
Hongrie	1 760	2 038	1 260	891	2 110	2 212	76
Italie	350	118	135	170	89	94	-30
Lituanie	120	164	18	1	1	11	-39
Luxembourg	300	336	331	373	337	345	4
Pays-Bas	30 741	35 662	35 098	41 271	42 225	41 868	19
Pologne	2 295	1 034	876	1 173	1 277	1 338	53
République tchèque			1 319	773	779	898	-32
Roumanie	1 346	2 090	3 107	2 634	5 146	5 325	71
Royaume-Uni	300	200	200	210	170	140	-30
Serbie	3 504	3 232	336	980	1 622	1 584	371
Slovaquie			1 468	1 383	680	1 004	-32
Suisse	139	196	160	124	124	128	-20
Ukraine		11 925	5 680	5 898	6 315	5 670	-0,2
<b>Total</b>	<b>277 602</b>	<b>344 447</b>	<b>221 320</b>	<b>212 806</b>	<b>234 344</b>	<b>233 808</b>	<b>6</b>

Source: OCDE.

15. Comme cela était mis en évidence dans l'édition de 1996 du Livre blanc, le trafic a nettement diminué dans de nombreux pays d'Europe de l'Est à la suite de leur passage d'une économie planifiée à une économie de marché: Fédération de Russie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Serbie, Slovaquie et Ukraine. La situation a cependant évolué et l'on observe aujourd'hui des chiffres à la hausse dans presque tous ces pays. La régression constatée en Italie, au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et en Suisse ne révèle pas de tendance particulière dans la mesure où le trafic en question et les distances couvertes sont relativement faibles.

16. Toutefois, en ce qui concerne la répartition modale, on observe un léger ralentissement par rapport au milieu des années 90 dans la plupart des pays de la région.

Tableau 4

**Répartition modale dans certains pays de la CEE (1995-2007)**

(En pourcentage du volume total de marchandises acheminées par transports intérieurs en tonnes-kilomètres)

	<i>Voies navigables</i>			<i>Route</i>			<i>Chemin de fer</i>		
	1995	2000	2007	1995	2000	2007	1995	2000	2007
UE-27		6,6	5,8		73,7	76,2		19,7	18,0
Allemagne	17,2	15,5	12,4	63,9	65,3	65,7	18,9	19,2	21,9
Autriche	4,9	4,5	4,2	63,5	64,8	60,9	31,6	30,6	34,8
Belgique	9,7	10,9	14,9	77,4	77,4	69,7	12,9	11,6	15,3
Bulgarie		2,6	4,8		52,3	70,0	45,2	25,1	25,1
Croatie	1,0		0,8	38,4		74,0	60,6		25,2
Finlande	0,2	0,3	0,3	72,3	75,8	73,9	27,5	24,0	25,9
France	2,8	3,4	3,4	76,5	76,0	80,9	20,7	20,6	15,7
Hongrie	6,1	3,1	4,6	58,3	68,1	74,5	35,6	28,8	20,9
Lituanie	0,1	0	0	41,6	46,6	58,5	58,2	53,4	41,5
Luxembourg	5,3	4,4	3,4	85,9	87,8	93,8	8,9	7,9	2,8
Pays-Bas	33,6	32,9	35,1	63,6	63,4	59,4	2,9	3,7	5,5
Pologne	0,7	0,9	0,1	42,6	56,9	73,5	56,7	42,2	26,4
République tchèque	0,8	0,2	0,1	57,5	68,0	74,7	41,6	31,9	25,3
Roumanie	6,6	7,9	9,8	42,0	42,9	71,3	51,4	49,1	18,9
Royaume-Uni	0,1	0,1	0,1	92,3	90,0	86,6	7,6	9,8	13,3
Slovaquie	3,5	5,3	2,7	63,7	53,0	71,8	41,7	25,5	25,5

Source: Eurostat.

17. L'étude effectuée récemment concernant les États membres de l'Union européenne et les pays riverains du Danube non membres de l'Union a fait apparaître une tendance globale au renforcement du rôle des transports routiers aux dépens de la navigation intérieure. Cette étude indique que la part du transport par voie navigable dans les pays de l'Union européenne a chuté de plus de 1 % entre 1995 et 2010. Dans les quatre pays de l'Union européenne (Belgique, Allemagne, Pays-Bas et France), qui représentent près de 88 % du marché des transports par voie navigable, la part de ce secteur s'est affaiblie dans tous les cas à l'exception de la Belgique, et dans certains des pays riverains du Danube (Roumanie et Serbie, en particulier), le secteur a subi un net recul. Alors que certaines prévisions à long terme établies pour l'Union européenne prévoient une hausse de 50 % de la part du secteur dans la répartition modale avant 2030, d'autres modèles établis par

l'Union européenne ou à l'échelle nationale sont beaucoup plus pessimistes, et prévoient, au mieux, que la part de marché actuelle, qui est minime, demeurera stable<sup>2</sup>.

18. L'influence déterminante du facteur géographique sur le rôle du transport par voie navigable à l'échelle nationale et régionale est indiscutable. En Europe de l'Ouest, les deux principales voies navigables internationales demeurent le Rhin et le Danube, avec respectivement quelque 310 et 73 millions de tonnes de marchandises transportées en 2008. Le taux d'utilisation des transports par voie navigable est donc plus élevé dans les pays riverains de ces deux fleuves.

19. Toutefois, les études spécialisées soulignent l'importance des politiques nationales et régionales en matière de transport (en particulier, celles ayant trait aux investissements dans les infrastructures) et des facteurs économiques et géographiques (proximité d'industries grandes consommatrices de matières premières et de centrales électriques). Ainsi, les pays riverains du Danube obtiennent des résultats différents alors que les conditions naturelles y sont comparables<sup>3</sup>.

20. Afin de tenir compte de l'importance du facteur géographique et des facteurs économiques et politiques locaux, une analyse approfondie de l'usage qui est fait du transport par voie navigable dans la région est présentée au prochain chapitre, en prenant comme référence les principaux secteurs du réseau des voies navigables d'importance internationale, tels qu'ils ont été codifiés dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) de 1996.

---

<sup>2</sup> UE/Commission centrale pour la navigation du Rhin, «La navigation intérieure européenne: observation du marché», 2010-2011, Étude thématique 2: Évolution de la position modale de la navigation intérieure, p. 34.

<sup>3</sup> Ibid., p. 34.