



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

Genève, 11-13 octobre 2023

Point 14 de l'ordre du jour provisoire

**Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe
présentant un intérêt pour le Groupe de travail****Harmonisation du cadre de gouvernance et examen
du mandat du Groupe de travail des transports
par voie navigable****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2023, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/77/6 (Sect. 20), tableau 20.6).
2. À sa quatre-vingt-cinquième session, le Comité des transports intérieurs (CTI) : a) a encouragé tous les groupes de travail à examiner leur mandat et leur règlement intérieur et à les harmoniser avec ceux du CTI ; b) a décidé que le processus d'examen des mandats de ses groupes de travail serait mené au cours de l'année 2023 et noté que celui-ci s'inscrivait dans un processus plus large de transformation amorcé par l'approbation du mandat révisé du Comité par le Conseil économique et social (ECE/TRANS/328, par. 16 et 18).
3. Comme suite aux décisions du CTI, la Présidente du Comité et le Directeur de la Division des transports durables ont invité les présidents des groupes de travail du Comité, y compris celui du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), à apporter leur concours et leur contribution à l'application de décisions clefs du Comité en s'acquittant des tâches suivantes¹ :
 - Harmoniser leur mandat et leur règlement intérieur avec ceux du CTI, s'il y a lieu ;
 - Prendre part au processus d'examen de leur mandat conformément aux modalités proposées en fournissant les informations nécessaires.
4. Le présent document contient une proposition pour la contribution du SC.3 demandée par le CTI.

¹ Voir UNECE/2023/TRANS/52 (18 mai 2023).



II. Harmonisation du mandat et du règlement intérieur

5. À sa soixante-cinquième session (3-5 novembre 2021), le SC.3 a révisé son mandat afin de l'harmoniser avec la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, la déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international », le Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable et son programme de travail pour la période 2022-2023 (ECE/TRANS/SC.3/215, par. 97). Le mandat révisé a été adopté par le CTI à sa quatre-vingt-quatrième session, le 25 février 2022 (ECE/TRANS/316, par. 27).

6. À sa soixante-sixième session (12-14 octobre 2022), le SC.3 a approuvé son propre règlement intérieur, harmonisé avec celui du CTI (ECE/TRANS/SC.3/217, par. 103). Ce règlement intérieur a été adopté par le CTI à sa quatre-vingt-cinquième session, le 24 février 2023 (ECE/TRANS/328, par. 29 d)).

7. Le SC.3 voudra donc sans doute prendre acte du fait que son mandat et son règlement intérieur sont harmonisés avec ceux du CTI.

III. Contribution au processus d'examen du mandat

8. Les informations figurant dans le présent chapitre sont nécessaires au processus d'examen du mandat du SC.3. Elles sont structurées conformément aux modalités proposées pour l'examen des mandats en 2023 et à la liste des informations dont la communication est recommandée, jointe à la lettre de la Présidente du CTI et du Directeur de la Division des transports durables mentionnée ci-dessus. Les informations dont la communication est recommandée portent sur la période 2018-2023.

A. Mandat et cadre de gouvernance des organes subsidiaires

9. Harmonisation du mandat et du règlement intérieur avec ceux du CTI : ces informations sont fournies au chapitre II du présent document.

B. Objectifs du Groupe de travail

10. Selon son mandat, les objectifs du SC.3 sont les suivants :

« À l'appui de l'objectif du sous-programme de la CEE consacré aux transports, qui est de faciliter les mouvements internationaux de personnes et de marchandises par les moyens de transport terrestres et de porter la sûreté, la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique et la sécurité des transports à des niveaux qui contribuent véritablement à la viabilité des transports, le SC.3, secondé au besoin par le SC.3/WP.3², est chargé de mener des activités visant à rendre le transport par voie navigable plus durable, plus vert et plus résilient face aux changements climatiques. Ces activités visent également à appuyer la mise en œuvre de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, notamment en ce qui concerne les tâches suivantes : a) assurer le secrétariat et l'administration pour les instruments juridiques relatifs au transport par voie navigable ; b) favoriser et promouvoir l'introduction de nouvelles technologies et d'innovations dans le transport par voie navigable ; c) promouvoir une connectivité et une mobilité durables par les transports intérieurs à l'échelle régionale et entre les régions ; d) soutenir les activités de renforcement des capacités concernant les instruments juridiques qui relèvent du Comité des transports intérieurs et les résolutions qui intéressent le transport par voie navigable³. ».

² Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure.

³ Mandat du Groupe de travail des transports par voie navigable, consultable à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/documents/2022/05/terms-reference-working-party-inland-water-transport-sc3>, par. 3.

C. Domaines d'activité du Groupe de travail

11. Selon son mandat, les domaines d'activités du SC.3 sont les suivants :

- a) Organiser une concertation politique paneuropéenne sur les questions liées au transport par voie navigable ;
- b) Promouvoir le développement coordonné d'un réseau de voies navigables E moderne, viable et résilient ;
- c) Examiner les prescriptions relatives à la sécurité et aux opérations dans le domaine de la navigation intérieure et appuyer les initiatives visant à moderniser la flotte et les infrastructures et les rendre plus respectueuses de l'environnement ;
- d) Promouvoir l'intégration du transport par voie navigable dans les chaînes de transport multimodal, ainsi que l'automatisation, la dématérialisation et d'autres innovations ;
- e) Contribuer à la prévention de la pollution de l'environnement et à la résilience face aux changements climatiques ;
- f) Contribuer à l'harmonisation du cadre juridique international pour le transport international par voie navigable ;
- g) Engager d'autres activités liées à la coopération régionale et internationale ou demandées par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

12. Les activités du SC.3 énumérées au paragraphe 11 ci-dessus portent sur les principaux thèmes suivants :

- Facilitation des transports (al. a), b), d) et f)) ;
- Sécurité (al. b), c) et f)) ;
- Performance environnementale et relative au climat (al. c) et e)) ;
- Innovations (al. c) et d)).

13. Le SC.3 assure le service des instruments juridiques suivants, relatifs aux transports par voie navigable : a) huit conventions et accords établis sous les auspices des Nations Unies et administrés par le CTI ; b) la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) adoptée à la Conférence diplomatique organisée sous les auspices conjoints de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), de la Commission du Danube et de la CEE, et déposée auprès du Gouvernement hongrois.

D. Efficacité et valeur ajoutée

1. Chevauchements internes et doubles emplois avec d'autres organes de la Commission économique pour l'Europe

14. Le SC.3 est le seul organe subsidiaire du CTI qui traite de tous les aspects pertinents de la navigation intérieure et du transport fluvio-maritime en Europe, ainsi que de la navigation de plaisance sur les voies navigables de l'Europe et d'autres régions, et qui vise à promouvoir un système de transport efficace, sûr et durable. Dans le cadre de ses activités, le SC.3 et son organe subsidiaire, le SC.3/WP.3, contribuent à la mise en application de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, comme indiqué au paragraphe 10 ci-dessus.

2. Chevauchements externes et doubles emplois avec d'autres organes ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe

15. Il n'existe pas dans d'autres commissions régionales de l'ONU d'organes semblables dont les activités portent principalement sur les transports par voie navigable.

16. En dehors de la CEE, il n'existe aucun autre organisme intergouvernemental en Europe doté d'un mandat équivalent et portant sur la même zone géographique. En ce qui concerne les prescriptions relatives à la sécurité et aux opérations dans les domaines de la navigation intérieure et des services d'information fluviale (SIF), il existe des similitudes avec les normes du Comité européen d'élaboration des normes en navigation intérieure (CESNI). Le CESNI est composé d'experts des États membres de la CCNR et de l'Union européenne et comptait quatre États observateurs au 31 juillet 2023. Les normes du CESNI revêtent un caractère obligatoire pour la moitié des États membres de la CEE et sont appliquées par 57 % des États membres, y compris les observateurs. Il n'y a donc pas de double emploi en ce qui concerne la portée géographique des activités.

3. Synergies au niveau interne et avec d'autres organes de la Commission économique pour l'Europe

17. Le SC.3 et le SC.3/WP.3 collaborent étroitement avec :

- Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) en vue d'harmoniser l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) avec le Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable, et afin de promouvoir le développement du transport de conteneurs par voie navigable conformément à la résolution n° 269 du CTI intitulée « Faciliter le développement du transport de conteneurs sur les voies de navigation intérieure » ;
- Le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) dans le domaine du recensement des voies navigables E ;
- Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) en ce qui concerne la collecte auprès des pays de données relatives à l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport par voies navigables intérieures et l'élaboration de contributions relatives au transport par voie navigable en vue de leur intégration dans les publications du WP.5 ;
- La Division du commerce et de la coopération économique dans les domaines de la dématérialisation des documents de transport et de l'échange de données informatisé.

18. Le SC.3 et le SC.3/WP.3 contribuent à la mise en application de la feuille de route de la CEE concernant les systèmes de transport intelligents pour la période 2021-2025 et collaborent avec d'autres organes subsidiaires du CTI participant à cette activité.

4. Synergies externes avec d'autres organes ne relevant pas de la Commission économique pour l'Europe

19. Le SC.3 et le SC.3/WP.3 collaborent étroitement avec :

- La Commission européenne en ce qui concerne les questions liées aux grandes orientations relatives au développement des transports par voie navigable et à d'autres domaines pertinents ;
- Le CCNR, la Commission du Danube, la Commission de la Moselle et la Commission internationale du bassin de la Save dans les domaines de la mise à jour de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E et de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure, en particulier pour ce qui concerne le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) ;
- Le CCNR, la Commission du Danube, la Commission de la Moselle, la Commission de la Save et le secrétariat de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), dans le domaine de la prévention de la pollution des voies navigables par les bateaux ;
- L'Association internationale de signalisation maritime (AISM), en ce qui concerne les services de trafic fluvial sur les voies navigables ;

- L'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN), dans le domaine de la classification des voies navigables et des SIF ;
- L'Organisation internationale de normalisation (ISO) en vue d'élaborer des normes relatives à la gestion et au traitement des déchets produits à bord des bateaux de navigation intérieure ;
- La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), en ce qui concerne les défis liés au marché du travail ;
- L'Association européenne de navigation de plaisance (EBA) concernant les questions liées à la navigation de plaisance, en particulier le Certificat international de conducteur de bateau de plaisance.

E. Méthodes de travail

20. Les résultats attendus du SC.3, notamment le nombre de réunions, les documents officiels, les publications et les bases de données, sont indiqués dans les programmes de travail du CTI relevant du sous-programme Transports, les plans-programmes et les programmes de publication :

- 2018 : ECE/TRANS/2018/21, Add.1 et Corr.1, ECE/TRANS/2018/22 ;
- 2019 : ECE/TRANS/2019/23, ECE/TRANS/2019/24 ;
- 2020 : ECE/TRANS/2020/21, ECE/TRANS/2020/22/Rev.1, ECE/TRANS/2020/23 ;
- 2021 : ECE/TRANS/2021/8, ECE/TRANS/2021/9, ECE/TRANS/2021/10 ;
- 2022 : ECE/TRANS/2022/8, ECE/TRANS/2022/9, ECE/TRANS/2022/10 et Corr.1 ;
- 2023 : ECE/TRANS/2023/11, ECE/TRANS/2023/12, ECE/TRANS/2023/13/Rev.1.

21. L'organe subsidiaire du SC.3 est le SC.3/WP.3, auquel s'applique le même cadre de gouvernance. Les groupes informels d'experts en activité en juillet 2023 sont le Groupe d'experts du CEVNI et le groupe de travail informel de la navigation de plaisance.

F. Principaux partenaires

22. Les principaux partenaires sont énumérés au paragraphe 18 ci-dessus.

G. Résultats obtenus*

23. Des informations sur les résultats obtenus par le SC.3 figurent dans les rapports du CTI et les programmes de travail du sous-programme Transports énumérés au paragraphe 20 ci-dessus. Des informations détaillées sur certaines réalisations particulières sont fournies ci-dessous.

24. Travaux réglementaires et normatifs :

- On compte 74 parties contractantes aux neuf instruments juridiques administrés par le SC.3, dont 58 sont des parties contractantes aux conventions et aux accords établis sous les auspices des Nations Unies⁴ ;
- Trois instruments juridiques, l'AGN, la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure et la CMNI, ont fait l'objet d'une adhésion d'au moins 70 % des États membres de la CEE ayant des voies navigables intérieures ;

* Depuis 2017.

⁴ Au 31 juillet 2023.

- Les adhésions les plus récentes à des instruments juridiques sont celles de la Pologne en 2017 (AGN et Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure) ;
 - Le secrétariat fournit régulièrement des services consultatifs aux États membres de la CEE qui envisagent d'adhérer à l'AGN et à d'autres instruments juridiques. Pour faciliter cette démarche, le SC.3 : a) a approuvé le plan d'action en vue de la ratification, l'acceptation ou l'approbation de l'AGN et l'adhésion à cet instrument, à sa soixante-troisième session ; b) a examiné le projet de plan d'action en vue de l'adhésion au Protocole à l'AGTC au cours d'un atelier conjoint avec le WP.24 ; les participants ont recommandé au WP.24 d'appliquer ce plan d'action ;
 - Agissant en tant que Comité d'administration de l'AGN pour ce qui concerne les amendements aux annexes de l'Accord conformément au paragraphe 2 de l'article 13 et au paragraphe 2 de l'article 14 de l'AGN, le SC.3 examine les propositions d'amendement pertinentes. Les amendements les plus récents aux annexes I et II de l'AGN ont été apportés par les notifications dépositaires C.N.56.2018.TREATIES-XI.D.5 du 31 janvier 2018 et C.N.377.2018.TREATIES-XI.D.5 du 6 août 2018, et sont entrés en vigueur le 6 novembre 2018. Le texte mis à jour de l'AGN peut être consulté sur le site Web de la CEE⁵ ;
 - D'autres instruments juridiques ont également fait l'objet d'évaluations par le SC.3 et le SC.3/WP.3 pour ce qui concerne leur degré de mise en application, leur efficacité et la pertinence d'une mise à jour : a) la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, en 2013 ; b) la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, en 2015 et 2016 ; c) l'ensemble des conventions et accords, ainsi que les résolutions du SC.3, qui ont été passés en revue pour déterminer leur résilience aux pandémies et situations similaires, en 2021 ;
 - Les résolutions du SC.3 relatives aux différents aspects du transport par voie navigable ont le statut de recommandations, mais nombre d'entre elles ont été transposées dans la législation nationale. Au cours de la période allant de 2017 à 2022, le SC.3 a adopté 18 résolutions (résolutions n^{os} 87 à 104). Les plus importantes portent sur les éléments suivants : a) l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n^o 49, révision 2) ; b) le Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (résolution n^o 90) ; c) les Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n^o 61, révision 2) ; d) le CEVNI (résolution n^o 24, révision 6) ; e) les résolutions sur les SIF ; f) les mises à jour des résolutions du SC.3 relatives à la navigation de plaisance, en particulier au « Certificat international de conducteur de bateau de plaisance » (résolution n^o 40, révision 4).
25. Recommandations relatives aux politiques publiques :
- La déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international » adoptée à la Conférence internationale de Wrocław (Pologne) le 18 avril 2018, appuyée par la résolution n^o 265 du CTI intitulée « Faciliter le développement des transports par voie navigable » ;
 - Le Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable, adopté par le SC.3 à sa soixante-troisième session et approuvé par le CTI à sa quatre-vingt-deuxième session (25-28 février 2020).
26. Le SC.3 et le SC.3/WP.3 contribuent à la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité pour que les objectifs de développement durable soient atteints dans ce secteur, ainsi qu'à l'exécution de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 en adoptant des résolutions et en apportant des amendements aux documents du SC.3, en organisant des ateliers, des tables rondes et des débats sur les activités de suivi, en formulant des recommandations et en

⁵ <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc3/ECE-TRANS-120r4efr.pdf>.

contribuant aux documents du CTI sur les questions d'actualité et les enjeux dans ce secteur, en particulier :

- L'amélioration du cadre réglementaire international relatif aux transports par voie navigable (atelier tenu le 23 juin 2021) ;
- L'automatisation, la transition numérique et la cybersécurité (résolutions sur les SIF, résolution n° 95 intitulée « Renforcement de la coopération internationale en faveur du développement de la navigation automatisée », travaux en cours sur le CEVNI, ateliers tenus le 8 octobre 2020, le 3 novembre 2021 et le 15 février 2023) ;
- La modernisation des transports par voie navigable et les initiatives visant à les rendre plus respectueux de l'environnement (amendements au CEVNI, résolutions n°s 21 et 61, ateliers tenus le 16 février 2022 et le 29 juin 2022) ;
- Le développement du transport de conteneurs par voie navigable et du transport fluviomaritime (ateliers et tables rondes tenus le 13 février 2020 et le 12 octobre 2022, résolution n° 269 du CTI) ;
- L'économie circulaire (ateliers tenus le 7 octobre 2020 et débat sur les activités de suivi tenu à la soixante-cinquième session du SC.3) ;
- Les changements climatiques, leurs conséquences pour le secteur et les activités d'atténuation (ateliers tenus le 17 février 2021 et le 11 octobre 2023) ;
- L'égalité des droits et des chances pour les femmes dans la navigation intérieure (ateliers tenus le 12 février 2020 et le 3 juillet 2023) ;
- Les qualifications professionnelles, les défis liés au marché du travail et le renforcement de l'attractivité générale du secteur (ateliers tenus le 13 février 2019 et le 3 juillet 2023) ;
- La terminologie se rapportant aux transports par voie navigable (Glossaire des transports par voie navigable adopté par le SC.3 à sa soixante-sixième session).

27. Le SC.3 a organisé sept ateliers et tables rondes au cours de la période allant de 2017 à 2022, et le SC.3/WP.3 a organisé 13 ateliers et tables rondes au cours de la période allant de 2017 à 2023.

28. Le SC.3 évalue régulièrement (tous les deux ans) ses résultats par rapport aux réalisations escomptées et adapte son programme de travail en conséquence. À sa soixante-troisième session, le SC.3 a décidé de ne pas modifier le programme de travail biennal et le plan quadriennal pour ses travaux futurs, qui sont en adéquation avec la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 (ECE/TRANS/SC.3/210, par. 99). L'examen du programme de travail du SC.3 et les réalisations escomptées pour les périodes 2018-2019, 2020-2021 et 2022-2023 figurent dans les documents ECE/TRANS/SC.3/2017/24, ECE/TRANS/SC.3/2019/21 et ECE/TRANS/SC.3/2021/12.

H. Résultats et changements attendus dans un avenir proche

29. Le SC.3 adopte dans son programme de travail les réalisations escomptées pour la période biennale suivante. Les réalisations escomptées pour la période 2024-2025 sont exposées dans le document ECE/TRANS/SC.3/2023/17.

30. Le SC.3 et le SC.3/WP.3 n'ont pas recensé de besoin particulier en ce qui concerne les questions suivantes :

- Rationalisation et synergie des activités se rapportant à chacun des résultats escomptés ;
- Moyens d'améliorer l'efficacité et les méthodes de travail ;
- Optimisation de la structure du programme de travail ;
- Recensement des domaines d'activité dans lesquels des améliorations sont possibles et des domaines pouvant être supprimés.

31. Actuellement, les travaux et les réalisations visant à s'acquitter des tâches assignées par les États membres et le CTI au SC.3, au SC.3/WP.3 et aux groupes d'experts informels sont gérés par un membre du personnel de la Division des transports durables de la CEE. Bien que le secrétariat mette tout en œuvre pour fournir des services de haute qualité, ses capacités sont limitées pour un certain nombre d'activités menées par le SC.3 et ses organes subsidiaires. Il conviendrait donc d'envisager la possibilité d'allouer des ressources humaines et budgétaires supplémentaires au secrétariat, en particulier si le SC.3 juge souhaitable de renforcer ses activités dans ces domaines.
