



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/SC.3/1998/9/Add.1
30 juillet 1998

Original: FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail des transports
par voie navigable

(Quarante-deuxième session, 14-16 octobre 1998,
point 4 de l'ordre du jour)

**ETUDE DE LA SITUATION ACTUELLE ET DES TENDANCES
DU TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE DANS LES PAYS MEMBRES**

Additif 1

Transmis par la Commission des Communautés européennes

Le secrétariat reproduit ci-après le texte du rapport "Voie d'Eau -
An 2000" reçu de la Commission des Communautés européennes.

*/ Le Comité des transport intérieurs au cours de sa soixantième session a
décidé de changer le nom du Groupe de travail principal des transports par
voie navigable comme suit : Groupe de travail des transports par voie
navigable (ECE/TRANS/125, par. 9)

GE.98-22269

"VOIE D'EAU - AN 2000"

Le transport par voie navigable demeure encore **largement sous-exploité et possède de ce fait un potentiel de croissance très important qui peut offrir des alternatives aux autres modes de transport**

Or, ce n'est qu'à travers un système de transport intégré, compétitif, efficace, sûr, respectueux de l'environnement et faisant usage des meilleures technologies que l'objectif de la mobilité durable prôné par la Commission dans son Livre Blanc pourra être réalisé. Dans cette optique **le transport par voie navigable dispose d'atouts majeurs; il respecte l'environnement, il présente un degré élevé de sécurité; il est économe en énergie non renouvelable et il contribue au délestage du réseau routier surchargé de l'Europe du Nord-Ouest.** Pour mémoire, la navigation intérieure a transporté 116 milliards de tonnes kilomètres de marchandises en 1995 (source Eurostat), soit une augmentation de 5,9% depuis 1970 et représente une part modale de 7,6% (alors qu'il n'y a que 6 pays fluviaux dont le réseau est connecté dans la communauté). Par ailleurs, environ 800.000 conteneurs ont transité sur le Rhin l'année dernière et la navigation intérieure représente encore plus du tiers des transports intracommunautaires (c'est-à-dire du trafic d'échange entre Etats membres).

Elle joue enfin un rôle primordial dans les exportations et les importations à travers le Nord-Ouest européen et assure une partie importante de l'hinterland des plus grands ports maritimes de l'UE.

Cependant, il n'en demeure pas moins que **la navigation intérieure doit être utilisée plus rationnellement, de manière plus performante et mieux adaptée aux impératifs des usagers pour pouvoir offrir des alternatives compétitives aux autres modes de transport et relever avec succès le défi de la libéralisation totale de son marché après le 1er janvier 2000** (Directive 96/75/CE du Conseil, adoptée le 19 novembre 1996, concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté). Et les perspectives, en terme d'augmentation du volume de marchandises transporté par voie d'eau, sont plutôt bonnes.

Pour répondre à ces objectifs, la Commission a organisé une réunion le 26 juin 1997 avec les représentants des milieux socio-économiques et les Etats membres concernés sur **l'avenir du transport fluvial** pour agir d'une manière globale et intégrée en faveur du secteur dans les domaines suivants: les infrastructures (I), l'organisation du marché (II), l'harmonisation et les prescriptions techniques (III), les relations extérieures (IV) et le social (V).

I. Les infrastructures:

1) Dans le cadre de la **révision générale des orientations des Réseaux transeuropéens (RTE) des Transports** prévue pour juillet 1999 (dans une première étape la Commission a établi une proposition de décision du PE et du Conseil modifiant la décision n° 1692/96/CE en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux, COM(97) 681 final du 10.12.1997), avec le renforcement de la configuration intermodale (localisation des points d'interconnexions et des terminaux) et l'extension du réseau européen avec les pays tiers voisins (PECO), La Commission tient compte de l'importance des infrastructures de voies navigables pour le mode de transport qu'est la voie d'eau, importance renforcée par sa politique de l'élargissement à des pays possédant des infrastructures fluviales connectées au réseau transeuropéen (Tchéquie, Pologne et Hongrie). Si les orientations ont été établies au niveau communautaire, il appartient néanmoins aux Etats Membres de déterminer les modalités précises, l'échéancier et le rythme d'achèvement des infrastructures requises pour réaliser le réseau tel qu'il a été défini. Conformément au principe de subsidiarité, les orientations laissent aux Etats membres toute latitude d'agir dans le cadre de leurs programmes d'activités nationaux et de leurs contraintes financières.

2) La question des **charges d'infrastructures** dans la navigation intérieure devient de plus en plus pertinente. Il paraît en effet de plus en plus évident que la réalisation d'un système de mobilité durable implique non seulement une efficacité économique accrue par le biais d'une plus grande mise en concurrence des modes de transport - y compris la voie navigable - mais également par une juste prise en compte des coûts externes occasionnés par les divers moyens de transport.

Dans cette optique, fin décembre 1995, la Commission a adopté un **Livre vert concernant la tarification des transports** ("vers une tarification équitable et efficace dans les transports - options en matière d'internalisation des coûts externes des transports dans l'Union européenne"). Le Commissaire Kinnock préconise dans ce livre vert une tarification équitable et efficace qui aura des répercussions sur les redevances d'infrastructures dans tous les modes de transport mais avec des périodes de transition visant à **ne pas désavantager les modes de transports respectueux de l'environnement**. C'est une question complexe car la **voie navigable est par nature polyvalente** (eau potable, irrigation, approvisionnement des nappes phréatiques, approvisionnement des industries et des centrales électriques, tourisme fluvial, aménagement du territoire...). La Commission a envoyé un **questionnaire aux Etats membres pour mieux connaître les pratiques et politiques** en vigueur dans ce domaine. Les réponses permettront peut-être d'intégrer une autre démarche où une recommandation politique dans la prochaine communication de la Commission sur ce sujet.

II. L'organisation du marché:

M. Kinnock, Commissaire responsable de la politique des transports, déclarait en 1995: "Si nous voulons atteindre notre objectif de mettre en place en Europe un réseau de transport intégré dans lequel tous les modes de transport sont interopérables, **il est essentiel que nous fassions des transports fluviaux un mode de transport rentable** En rendant les voies navigables économiquement plus intéressantes, nous encouragerons les chargeurs à retirer une partie du fret de nos routes encombrées". Sous son impulsion, le Conseil a ainsi adopté en novembre 1996 un ensemble de mesures visant à accroître l'efficacité du secteur:

1) Libéralisation du marché

La première mesure consiste en une **libéralisation progressive du marché avec l'abolition des systèmes d'affrètement au "tour de rôle" pour le 1er janvier 2000** (Directive 96/75 du Conseil du 19 novembre 1996 concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté). Cette directive prévoit également d'appliquer un mécanisme de crise en cas de "perturbation grave du marché" c'est-à-dire qu'à la demande d'un Etat membre, la Commission peut prendre des mesures visant notamment à empêcher toute nouvelle augmentation de la capacité de transport. L'ouverture des marchés fluviaux constitue un des moyens pour rendre le transport par voie navigable plus attractif et compétitif. Aux Pays-Bas, la libéralisation sera anticipée pour le 1er décembre 1998.

2) Réduction de la surcapacité structurelle

La mise en oeuvre depuis 1989 sur le plan communautaire d'une politique de réduction des surcapacités de cale compte parmi les mesures les plus importantes dans le domaine de la voie d'eau. **Pour la période 1996-1998, une nouvelle action de déchirage** (règlement (CE) n° 2254/96 du Conseil du 19 novembre 1996) aura pour résultat une **réduction de la cale existante d'environ 15%**. Ce programme de déchirage (pour un montant de 192 millions d'ECU) coordonné au niveau communautaire est financé par la profession, les Etats membres concernés et l'Union européenne et vise à garantir durablement la compétitivité du secteur en améliorant sa structure et sa productivité tout en permettant à de nombreux opérateurs-propriétaires de quitter la profession dans des conditions financières acceptables.

La prolongation d'un régime "vieux pour neuf" après le 28 avril 1999: le rapport de la Commission du 3 novembre 1997 (COM(97) 555 final) sur l'effet global des mesures d'assainissement structurel et du régime "Vieux pour Neuf" (toute cale nouvelle doit être compensée soit par du déchirage de cale ancienne, soit par une pénalité financière destinée à du déchirage) a abouti à la conclusion qu'il était **nécessaire de maintenir un mécanisme de régulation** à l'expiration du règlement (CEE) n° 1101/89, soit après le 28 avril 1999. La

Commission réfléchit donc au sein du groupe d'experts "assainissement structurel", avec la profession qui est unanimement favorable, à un projet de règlement du Conseil sur la politique de capacité des flottes communautaires afin de ne pas perdre les bénéfices des mesures d'assainissement (la profession y aura consacré 150 MECU) sans empêcher pour autant la nécessaire modernisation de la flotte. L'idée serait donc d'établir un mécanisme de veille permanent, à titre de prévention, avec des conditions à la mise en service de nouveaux bateaux qui, à terme et si le marché le permet, seraient inexistantes.

3) La promotion du transport par voie d'eau:

La troisième mesure est une mesure de promotion du transport par voie d'eau. Il s'agit de donner la **possibilité aux Etats membres**, mais limitée dans le temps, **d'accorder des aides pour des investissements dans l'infrastructure des terminaux fluviaux ou dans les équipements fixes et mobiles nécessaires au transbordement de et vers la voie d'eau** (règlement (CE) n° 2255/96 du Conseil du 19 novembre 1996 modifiant le règlement (CEE) n° 1107/70 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable). Ce régime est instauré jusqu'au 31 décembre 1999 et offre aux Etats membres la possibilité d'octroyer des aides à concurrence de 50% maximum des montants à investir. La Commission réfléchira par ailleurs à la prolongation du régime d'aides d'Etat pour la navigation intérieure au-delà de 1999 ainsi qu'à la révision du régime global des aides d'Etat pour le transport terrestre.

Dans le cadre de la promotion de la voie d'eau, la Commission a aussi instauré un **groupe de travail** qui devrait se réunir trois ou quatre fois durant les années 1998 et 1999 et dont l'objectif est à la fois **d'impliquer plus les pouvoirs publics au développement d'initiatives en faveur de la voie d'eau et de mettre en place une agence européenne de promotion** qui regrouperait les différentes organisations nationales existantes.

Par ailleurs, pour les entreprises de navigation intérieure, il est important de répondre aux exigences logistiques modernes. C'est pourquoi **l'interopérabilité et l'intermodalité** sont d'une importance majeure pour la navigation intérieure qui doit devenir un maillon important dans les transports intermodaux. Il s'agit donc d'élargir le slogan "transfert de la route vers le rail" et "vers la voie d'eau". Pour promouvoir les transports combinés il existe au niveau communautaire le **programme PACT** (projets pilotes de Transport Combiné - "Pilot Actions Combined Transport") qui facilite l'introduction de nouveaux services par le biais de subventions.

Pendant, nous constatons avec regret que la participation de la part des entreprises de navigation intérieure à ce programme est relativement faible. D'une manière générale d'ailleurs, le rôle du transport par voies navigables intérieures dans le transport combiné est assez limité alors que les ports intérieurs offrent un potentiel considérable d'intégration du transport intermodal.

Enfin, dans le contexte de la libéralisation complète du marché de la navigation intérieure à l'horizon 2000, il est important de **disposer d'un outil efficace d'observation du marché**. Cette observation du marché nous permettrait de suivre de plus près l'évolution sur le plan économique de ce mode de transport afin d'être en mesure de réagir rapidement en cas de perturbations du marché. C'est pourquoi la Commission a instauré un groupe de travail "Observation du marché" et elle propose de créer une **banque de données installée sur le site EUROPA (internet) de la Commission, home page DG VII** avec des informations sur la législation communautaire (adoptée et en cours d'examen), l'état de la flotte (ses caractéristiques ainsi que les bateaux en construction), l'état du réseau (et les RTE), l'analyse des coûts, des prix de fret, des délais d'attente sur les différents secteurs du marché (en indices), des statistiques et une éventuelle prévision du marché.

III. L'harmonisation et les prescriptions techniques :

Pour la Commission, **l'harmonisation des règlements techniques sur l'ensemble du réseau des voies navigables de la Communauté** (à un niveau au moins égal à celui en vigueur dans la navigation rhénane) constitue une des priorités à la fois en terme de **sécurité et pour la création d'un véritable marché unique du transport par voie navigable**

Pour ce faire, la Commission assure tout d'abord le suivi de l'application de la directive 96/50 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats de bateaux. Cette directive constitue une première étape avant **l'harmonisation complète des certificats de conduite de bateaux** qui aura pour but d'obtenir un seul certificat communautaire valable sur l'ensemble des voies d'eau communautaire (**horizon 2005**).

La création du "Comité des transports nationaux et internationaux de marchandises et de personnes par voie navigable dans la Communauté" le 5 février 1998 permettra d'assurer le suivi, en fonction de l'évolution technique et des besoins, des modifications à apporter aux annexes techniques relatives aux certificats de conduite et ainsi qu'aux prescriptions techniques. Ce Comité sera aussi chargé de donner des avis sur les projets de mesures de la Commission en cas de perturbation grave du marché.

La proposition de directive du Conseil, adoptée par la Commission le 08.12.1997 (COM(97)644final), modifiant la directive n° 82/714/CEE du 4 octobre 1982 établissant les **prescriptions techniques** des bateaux de la navigation intérieure, qui vise à intégrer les progrès techniques depuis 1982, se fonde sur le règlement de visite le plus récent des bateaux du Rhin (1995) et **garantit un ensemble unique de prescriptions techniques pour les bateaux sur le territoire communautaire.**

La Commission a aussi adopté une proposition sur le **rapprochement des législations des Etats membres en ce qui concerne le transport de matières dangereuses** par bateau de navigation intérieure (COM (97) 367 final du 16.07.1997). La Commission y propose une reconnaissance des certificats communautaires des bateaux transportant des matières dangereuses sur l'ensemble du réseau communautaire et que le Comité sur le transport des matières dangereuses (établi par la directive 94/55/CE) soit utilisé pour mettre à jour les annexes en fonction des progrès techniques.

En outre, la Commission a adopté le 15 janvier 1998 une recommandation pour obtenir une décision du Conseil l'autorisant à **ouvrir des négociations pour un accord européen concernant le transport international de matières dangereuses par voie navigable** (SEC (98) 23 final) dans le cadre des négociations en cours à Genève de l'**ADN** (accord paneuropéen) qui serait basé sur le règlement Rhénan (ADNR) pour le transport de matières dangereuses.

IV. Le social :

La Commission avait commencé en 1993 des travaux relatifs à l'élaboration de règles communautaires sur les questions du **temps de repos, de la composition des équipages et du temps de navigation des bateaux.** Ces travaux ont dû être suspendus suite à la décision des partenaires sociaux de recourir à la faculté offerte par le Protocole social annexé au Traité sur l'UE pour conclure par voie conventionnelle sur la question du temps de travail. Les partenaires sociaux ont inclus dans leurs discussions les questions relatives au temps de repos, à la composition des équipages et au temps de navigation des bateaux. Ces négociations ont commencé en mai 1994 et un constat d'échec a été formalisé en mars 1995.

Suite au livre blanc de la Commission sur les secteurs et les activités exclus de la directive sur le temps de travail, **la Commission a décidé de soumettre une proposition au Conseil contenant des dispositions inspirées de la Convention du Rhin (chapitre 23 du Règlement de visite) sur le temps de repos, le temps de conduite et la composition des équipages, qui s'appliqueraient à tous les Etats membres et à tous les transporteurs fluviaux sans exception aucune.**

Conclusion: Cette énumération des nombreux dossiers traités au niveau communautaire démontre à l'évidence que le mode de transport qu'est la voie d'eau est largement pris en considération et que **son avenir peut être envisagé avec confiance dans un contexte de marché libre et harmonisé à la condition de multiplier les partenariats entre les chargeurs et les transporteurs**
