



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2005/5
29 juillet 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable
(Quarante-neuvième session, 18-20 octobre 2005,
Point 4 de l'ordre du jour)

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

Communication de la Commission européenne

SERVICES D'INFORMATION FLUVIALE

1. Les technologies de l'information et des télécommunications jouent un rôle de plus en plus important dans la navigation intérieure, contribuant non seulement à améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic mais aussi à accroître le rendement, la fiabilité et la sûreté dans la navigation intérieure en général. Elles contribuent également à l'intégration du transport par voie navigable dans la chaîne logistique. Afin d'accompagner cette évolution novatrice, la Commission européenne a présenté en mai 2004 une proposition de directive visant à harmoniser les services d'information fluviale¹. Ayant été très favorablement accueillie par le Parlement européen et le Conseil, cette directive entrera probablement en vigueur en août 2005.

**PRESCRIPTIONS TECHNIQUES DES BATEAUX DE LA NAVIGATION
INTÉRIEURE (DIRECTIVE 82/714/CEE)**

2. Un pas décisif a été fait dans la révision de la directive 82/714/CEE définissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure. Après des années de

¹ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à des services d'information fluviale harmonisés sur les voies navigables communautaires (COM(2004) 392 final du 25 mai 2004).

débats techniques intenses et détaillés entre experts de la CCNR, des États membres intéressés et de la Commission, le Conseil des ministres est parvenu à un accord politique général le 10 décembre dernier. Après la mise au point définitive (traduction) des volumineuses annexes techniques, on peut envisager une position commune du Conseil à l'automne 2005, si bien que le texte révisé de la directive pourra entrer en vigueur avant la fin de l'année 2005, après une deuxième lecture au Parlement européen. Ainsi, les règles communautaires pourront être actualisées après plus de 20 ans, ce qui permettra de disposer de normes de sécurité équivalentes à celles en vigueur sur le Rhin et, par voie de conséquence, de certificats enfin mutuellement reconnus.

COMMUNICATION SUR LES PERSPECTIVES DU TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE

3. En se fondant sur une étude exhaustive des perspectives de la navigation intérieure dans l'Europe élargie, la Commission a lancé un vaste processus de consultation sur le développement et les possibilités de promotion du transport par voie navigable. Ces consultations portent sur les points suivants: intégration du transport par voie navigable dans la chaîne logistique; modernisation de la flotte; ressources humaines (équipage et opérateurs); promotion et sensibilisation; infrastructures appropriées; cadre institutionnel. La Commission européenne entend présenter avant la fin de l'année 2005 une communication sur la promotion du transport par voie navigable. Dans ce document sera détaillé un plan d'action intégré, axé sur les mesures concrètes qu'il faut prendre pour exploiter toutes les possibilités offertes par le marché de la navigation intérieure et rendre ce mode de transport plus attrayant.

4. Le programme d'action que la Commission entend proposer est axé sur les domaines stratégiques qui sont essentiels au développement du transport par voie navigable:

- 1) Créer des conditions favorables pour les services;
- 2) Encourager la modernisation de la flotte et l'innovation;
- 3) Promouvoir l'emploi et les compétences;
- 4) Améliorer l'image et la coopération;
- 5) Mettre en place des infrastructures adaptées;
- 6) Améliorer le cadre institutionnel.

5. Le programme est assorti de recommandations relatives aux mesures que la Communauté européenne et d'autres parties responsables devraient prendre au cours de la période 2006-2013. Sa mise en œuvre se fera dans le cadre d'une étroite collaboration entre les autorités nationales et régionales, les commissions fluviales et l'industrie européenne.

6. Les domaines d'action sont interdépendants. Les différentes actions et mesures à prendre sont reliées entre elles et rangées par groupe. Les instruments recommandés pour leur mise en œuvre peuvent être classés en trois catégories: législation, coordination et appui. Les instruments qui concernent plusieurs actions (par exemple les directives relatives à l'aide publique) sont mentionnés dans chacun des groupes d'action concernés. Les groupes d'action seront affinés dans les annexes à la communication.

ORIENTATIONS COMMUNAUTAIRES RÉVISÉES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU TRANSEUROPEËN DE TRANSPORT

7. Les orientations communautaires révisées pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) ont été adoptées par le Conseil et le Parlement européen à la fin d'avril 2004². Elles comportent une liste de 30 projets prioritaires à réaliser sur les principaux axes transeuropéens. Les autoroutes de la mer sont également un projet prioritaire mentionné dans le texte. L'objectif est de réduire les encombrements, d'améliorer l'accessibilité et d'encourager l'intermodalité. En même temps, l'Union européenne a augmenté son soutien financier jusqu'à concurrence de 20 % du coût des projets pour certains tronçons tels que les tronçons transfrontaliers de ces projets. Deux des projets prioritaires portent sur d'importantes liaisons de navigation intérieure: n° 18 – Rhin-Meuse-Maine-Danube, et n° 30 – Seine-Schelde.

8. Le 20 juillet 2005, la Commission européenne a proposé la création d'une agence exécutive chargée de la gestion des cofinancements octroyés aux RTE-T, en collaboration avec la Banque européenne d'investissement (BEI) et, éventuellement, en concertation avec d'autres fonds européens³.

EXTENSION DU RTE-T AU-DELÀ DES FRONTIÈRES DE L'UE

9. En octobre 2004 a été créé le Groupe de haut niveau chargé de proposer l'extension vers les pays limitrophes des principaux axes transeuropéens des RTE-T, y compris les nouvelles autoroutes de la mer, et de définir les projets prioritaires à mettre en œuvre sur ces axes. Ce Groupe, présidé par M^{me} De Palacio, comprend les 24 pays voisins recensés dans la Politique européenne de voisinage, la Suisse et la Norvège. Les États membres de l'UE, la Bulgarie et la Roumanie sont représentés, ainsi que la Banque européenne d'investissement, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement et la Banque mondiale en qualité d'observateurs. Le Groupe a commencé à recenser un nombre limité (cinq à sept) de grands axes de transport reliant l'UE à ses voisins et à définir des projets infrastructurels prioritaires à réaliser sur ces axes. Le Groupe formulera également des propositions concernant des «mesures horizontales» visant à faciliter les transports le long de ces axes et, en particulier, aux points de franchissement des frontières.

10. Le transport par voie navigable fait partie des priorités horizontales analysées par le Groupe. Celui-ci devrait soumettre son rapport à la Commission en automne 2005. En se fondant sur les recommandations du Groupe, la Commission pourra prendre des mesures concernant ses politiques avec les pays voisins.

² Décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport et Règlement du Conseil modifiant le Règlement (CE) n° 2236/95 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens; 21 avril 2004; *JO L 143 du 30 avril 2004*.

³ Voir le communiqué de presse *IP/05/977* du 20 juillet 2005.