



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/20
25 mars 2009

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-cinquième session

Genève, 3-5 juin 2009

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

**RÉSOLUTION N° 31, «RECOMMANDATIONS SUR LES PRESCRIPTIONS
MINIMALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS
DE CONDUCTEUR DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE
EN VUE DE LEUR RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE
DANS LE TRAFIC INTERNATIONAL»**

Étude d'impact et étude d'évaluation concernant une «proposition d'instrument juridique
relatif à l'harmonisation des certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure
au niveau de l'Union européenne»

Communication de la Commission européenne

Note du secrétariat

À sa trente-troisième session, le Groupe de travail a été informé par la Commission européenne de l'étude d'impact que doit entreprendre la Commission européenne pour définir la meilleure façon de parvenir à une harmonisation de la législation relative aux certificats de conducteur à l'échelle de l'Union européenne (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/64, par. 14). Le Groupe de travail a pris note de l'état d'avancement de cette étude à sa quarante-quatrième session et a demandé au secrétariat de lui faire rapport sur les résultats de cette étude à sa trente-cinquième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/68, par. 25).

Le Groupe de travail souhaitera peut-être prendre note du rapport présenté ci-après et en examiner les conséquences pour la révision de la Résolution n° 31 sur les «prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international».

I. INTRODUCTION

1. La Direction générale de l'énergie et des transports (DG TREN) a commandé pendant le deuxième semestre 2008 une étude d'impact externe visant à mettre en évidence et à analyser – sous l'angle de la faisabilité, des incidences économiques, sociales et juridiques probables et du rapport coût/efficacité – la meilleure façon d'arriver à l'harmonisation des certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure dans l'ensemble de l'Union européenne.

2. Cette étude d'impact constituera une contribution à l'étude d'impact¹ menée par la Commission européenne concernant l'harmonisation des certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure dans l'ensemble de l'Union européenne. Le processus d'évaluation de l'impact est actuellement en cours. À un stade ultérieur de ce processus, les services de la Commission établiront un rapport d'évaluation de l'impact concernant cette initiative en se fondant sur les principaux résultats et conclusions de l'étude d'impact ainsi que sur les compétences techniques spécialisées des protagonistes du secteur de la navigation intérieure et les avis qu'ils auront exprimés lors des réunions de consultation organisées par la Commission².

3. À ce stade du processus d'évaluation, la DG TREN a rendu public le rapport final de l'étude d'impact concernant une «proposition d'instrument juridique relatif à l'harmonisation des certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure». Pour les besoins des débats au sein du groupe de travail, le présent document contient un résumé du rapport final, qui met en lumière les principaux résultats et conclusions de l'étude d'impact. Il convient de préciser que les opinions exprimées dans le présent document ne représentent pas le point de vue officiel de la Commission européenne ou de ses services.

¹ L'étude d'impact fait partie intégrante du processus d'élaboration de la politique de la Commission. Une telle étude est menée avant qu'une nouvelle proposition ne soit proposée. Les études d'impact en tant que telles sont considérées comme des outils permettant de mettre en évidence et d'évaluer les différentes options possibles et leurs avantages/désavantages comparatifs. Elles permettent en outre d'assurer à un stade précoce une coordination entre les différents services de la Commission et de consulter les parties prenantes au début du processus. Elles témoignent donc de l'esprit d'ouverture de la Commission et de son attachement à la transparence.

² La DG TREN a lancé le processus de consultation concernant les nouvelles mesures qui pourraient être prises pour harmoniser les certificats de conducteur de bateau le 4 juillet 2008 en organisant à Bruxelles la première réunion d'experts de la navigation intérieure concernant: 1) l'harmonisation des certificats de conducteur de bateau; et 2) l'harmonisation des prescriptions concernant l'équipage dans le domaine de la navigation intérieure au niveau de l'Union européenne. Le 24 février 2009, une deuxième réunion d'experts de la navigation intérieure a été organisée à Bruxelles afin de fournir aux services de la Commission les éléments qui leur permettent de poursuivre l'élaboration et le développement des mesures susmentionnées.

II. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU RAPPORT FINAL SUR L'ÉTUDE D'IMPACT CONCERNANT UNE «PROPOSITION D'INSTRUMENT JURIDIQUE RELATIF À L'HARMONISATION DES CERTIFICATS DE CONDUCTEUR DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE AU NIVEAU DE L'UNION EUROPÉENNE»

4. Le principal objectif du présent rapport, tel qu'il est défini dans le mandat, est de fournir à la DG TREN les résultats finals de l'étude d'impact concernant l'éventuelle harmonisation des certificats de conducteur de bateau sur l'ensemble du réseau de voies navigables de l'Union européenne. La première partie du rapport fait le point sur la situation actuelle et analyse les divergences entre les régimes juridiques en vigueur (A) et la seconde partie analyse les différentes mesures qui pourraient être prises pour améliorer la situation actuelle (B).

A. Situation actuelle et analyse des divergences entre les régimes juridiques en vigueur

5. Il ressort des conclusions du rapport que dans l'UE le cadre législatif et institutionnel de la navigation intérieure est plutôt fragmenté. Les principaux protagonistes de la réglementation du secteur sont la CCNR, l'UE, la Commission du Danube et la CEE. Les aires géographiques soumises aux réglementations édictées par ces entités sont différentes mais se chevauchent dans une certaine mesure et les qualifications requises pour être conducteur de bateau varient d'une réglementation à l'autre.

6. Des principaux protagonistes, la CCNR est celui dont l'aire géographique est la plus petite mais où les prescriptions sont le plus harmonisées tandis que la CEE se caractérise par l'aire géographique la plus étendue mais aussi par l'harmonisation la plus faible.

7. Les différentes entités réglementaires se différencient non seulement par l'étendue de leurs aires géographiques respectives mais aussi par les modalités de la mise en œuvre de leurs décisions. C'est ainsi par exemple que la réglementation de la CCNR et les directives de l'UE sont contraignantes tandis que les recommandations de la Commission du Danube et les résolutions de la CEE ne le sont pas.

8. L'expérience professionnelle requise pour obtenir un certificat de conducteur de bateau n'est pas la même dans les quatre principales entités réglementaires, d'où des avantages/désavantages concurrentiels qui varient selon le lieu de résidence du conducteur ou de l'opérateur de navigation intérieure.

9. On assiste actuellement à une évolution de situation. C'est ainsi par exemple que la CCNR s'est engagée dans un processus consistant à reconnaître comme équivalents à ceux qui sont utilisés sur le Rhin les certificats qui sont délivrés conformément à la Directive 96/50 de la CE. La Roumanie a été le premier pays à bénéficier de cette reconnaissance et d'autres pays devraient également en bénéficier en 2009.

10. S'agissant de l'accès au marché, c'est l'accès à la partie allemande du Rhin qui fait l'objet de la restriction la plus importante: pour y naviguer, il faut, pratiquement dans tous les cas, être titulaire de la patente de batelier du Rhin. Or cette section du Rhin est précisément la voie navigable la plus importante d'Europe du point de vue économique. Il existe également, dans certains pays européens, d'autres tronçons de voies navigables dont l'accès est restreint aux conducteurs de bateau qui ont une expérience définie minimale concernant la connaissance des conditions locales, ce qui constitue un autre obstacle à l'entrée sur un nouveau marché (étranger).

11. Le nombre de personnes qui s'orientent vers la carrière de conducteur de bateau décline dans plusieurs pays. Actuellement, on estime à environ 80 000 le nombre de personnes titulaires d'un certificat de conducteur de bateau dans l'Union européenne et à environ 11 500 le nombre de personnes titulaires de la patente de batelier du Rhin. Il serait souhaitable de disposer de statistiques mieux structurées et plus détaillées sur les titulaires de certificats de conducteur de bateau.

12. L'accès au Rhin est considéré comme étant la question la plus problématique en ce qui concerne l'activité de conducteur de bateau dans le secteur de la navigation intérieure. En effet, le régime actuellement en vigueur se traduit par des obstacles significatifs à l'accès à la voie de navigation intérieure la plus importante, à savoir le Rhin.

B. Les options recommandées

13. Il a été demandé aux consultants d'analyser quatre options visant à améliorer la situation actuelle et d'ajouter d'autres options qu'ils jugeraient utile d'analyser. Ces options sont analysées ci-après, la variante «C1» étant celle qui a été ajoutée par les consultants:

- a) **Option A:** Maintien de la situation actuelle – ni action ni intervention de la part de l'UE. Dans cette option, le statu quo concernant les régimes juridiques en vigueur ne serait pas affecté par les mesures que pourrait prendre l'UE;
- b) **Option B:** Encouragement à des mesures facultatives visant à renforcer la coopération entre les États membres afin d'atténuer les différences existantes et leurs effets, en particulier dans le cadre des commissions fluviales internationales. Selon cette option, les États membres de la CCNR continueraient à reconnaître les certificats délivrés par tel ou tel pays conformément à la directive 96/50 de la CE comme étant équivalents à ceux qui sont utilisés sur le Rhin. Les Parties intéressées s'efforceraient de mettre en évidence les différences entre les voies navigables de l'UE et de les réduire afin d'aplanir les obstacles à la libre circulation des conducteurs de bateau et de promouvoir la concurrence dans le secteur de la navigation intérieure.
- c) **Option C:** Mise en œuvre obligatoire de mesures prévues par des directives ou des textes législatifs nouveaux ou révisés de l'Union européenne. Distinction entre C a) «harmonisation au niveau des normes les plus élevées» et C b) «approche modulaire». Cette option supposerait une révision de la Directive 96/50/CE du Conseil ou l'adoption d'une nouvelle directive afin d'harmoniser et de simplifier le cadre juridique de la délivrance et de la reconnaissance des certificats de conducteur

de bateau dans l'ensemble de l'UE, ce qui conduirait à la délivrance d'un certificat européen de conducteur de bateau valable sur la totalité du réseau de voies navigables de l'Union européenne. Les États membres de l'UE devraient choisir, dans le cadre de cette option, entre les deux sous-options suivantes:

- i) Exiger une harmonisation conformément aux normes de qualification les plus élevées possibles (avec délivrance d'un certificat habilitant le titulaire à conduire toutes les sortes de bateau sur toutes les voies navigables de l'Union européenne); ou
 - ii) Autoriser une «approche modulaire» qui permettrait l'acquisition (et la validation) progressive des qualifications.
- d) **Option C1:** Adoption d'une directive visant à imposer la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteur de bateau. Il conviendrait d'envisager une révision de la Directive 96/50 du Conseil afin d'encourager cette reconnaissance mutuelle. Un conducteur de bateau titulaire d'un certificat délivré par une autorité compétente dans l'un quelconque des États membres de l'UE devrait pouvoir accéder sans restriction à toutes les voies navigables de l'UE. Les conducteurs de bateau pourraient ainsi circuler librement d'un État membre à l'autre et les entreprises seraient en mesure de réagir plus rapidement aux modifications ayant une incidence sur les incitations telles que les modifications des conditions du marché, les pics (ou les creux) de la demande ou encore la disponibilité de la main-d'œuvre etc.
- e) **Option D:** Mise en œuvre obligatoire de mesures prévues par de nouveaux textes législatifs ou réglementaires de l'UE. Selon cette option, l'UE devrait examiner la quantité de travail juridique à effectuer au sein de la CEE en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteur de bateau dans la région de la CEE, à savoir l'application des recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance des certificats de conducteur de bateau figurant dans la Résolution n° 31 de la CEE. La mise en œuvre de mesures facultatives étant actuellement encouragée, l'option B a été définie comme étant le scénario en absence d'intervention par rapport auquel les incidences des autres options ont été évaluées.

14. Les principales incidences examinées ont été les suivantes:

- a) Incidences économiques: compétitivité des PME, concurrence sur le marché intérieur;
- b) Incidences sociales: incidences sur le marché du travail, notamment en ce qui concerne les possibilités d'emploi, et incidences sur la sécurité;
- c) Incidences sur l'environnement: modifications concernant les émissions et effets sur l'environnement local.

15. Il a été établi que les modifications des conditions d'accès au Rhin sont le facteur déterminant de ces incidences. L'évaluation de cette dimension dans le rapport est résumée dans le tableau 1 ci-dessous:

Tableau 1: **Les incidences sur l'accès au Rhin**

Option A	Négative
Option B	–
Option C a)	Positive
Option C b)	Légèrement positive
Option C1	Très positive
Option D	Positive

Source: Europe Economics

16. Le tableau ci-dessous résume les incidences des différentes options, qui peuvent être très positives (++), positives (+), sans effet (=), négatives (-), et très négatives (--).

Tableau 2: **Résumé des incidences**

Options	Compétitivité des PME	Coût annuel	Concurrence	Sécurité	Possibilités d'emploi	Environnement
A	(-)	(=)	(-)	(=)	(-)	(-)
B						
C a)	(+)	(-)	(+)	(+)	(+)	(+)
C b)	(+)	(=)	(+)	(=)	(+)	(+)
C1	(++)	(-)	(++)	(=)	(++)	(++)
D	(+)	(--)	(+)	(+)	(+)	(+)

Source: Europe Economics

17. Les consultants en concluent que les effets bénéfiques de l'option C1 font plus que compenser les coûts supplémentaires et les éventuels problèmes de sécurité qui pourraient découler de cette option et recommandent donc à la Commission d'opter pour l'option C1, à savoir modifier la Directive 96/50 du Conseil de façon à imposer la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteur de bateau sur la totalité du réseau de voies navigables intérieures de l'Union européenne.
