

Intervention de A. RATHERY, Secrétaire Général Adjoint CEMT
« High Level Meeting, Inland Navigation Summit »
15 février 2006

Sur la base des résultats d'un séminaire intitulé « Demain quelles voies navigables pour le continent européen » tenu à Paris le 30 janvier 2002, le Conseil des Ministres de la CEMT réuni à Bucarest au mois de mai de la même année a approuvé un document décrivant toute une série d'actions possibles afin de renforcer le rôle du transport par voies navigables.

Ces actions visaient notamment à :

- faciliter l'intégration du transport fluvial dans un système multimodal, notamment :
 - en poursuivant le développement d'un réseau cohérent de plateformes de transbordement multimodales,
 - en poussant au développement d'une méthode uniforme d'imputation des coûts d'usage des infrastructures et en instaurant des conditions de concurrence équitables entre les différents modes de transport ;
- améliorer les conditions du transport fluvio-maritime ;
- supprimer les entraves au développement du transport par voies navigables intérieures tant dans le domaine juridique que dans celui de la formation et de l'information sur les métiers de la batellerie et développer des actions de promotion afin de convaincre principalement les chargeurs d'avoir recours à la voie d'eau ;
- améliorer la qualité du réseau européen de voies navigables aussi bien au niveau de la suppression des goulets d'étranglement que de la maintenance des voies navigables et du fonctionnement continu des infrastructures ;
- faciliter l'ouverture du marché par l'élimination des restrictions à l'accès au marché, l'harmonisation des dispositions techniques et réglementaires et le rapprochement des régimes juridiques régissant le transport par voie navigable sur les grands fleuves.

Les actions ainsi préconisées et adoptées par les Ministres s'inscrivent dans le droit fil de la Déclaration de la Conférence de Rotterdam de 2001 qui avait demandé à la CEMT d'œuvrer pour la mise en place des mesures recommandées par cette Déclaration.

Quatre ans après cet engagement de son Conseil des Ministres, la CEMT ne peut que se féliciter de voir la totalité des actions ainsi préconisées par les Ministres reprises dans la récente Communication de la Commission Européenne et elle appuie donc très vivement les objectifs poursuivis par cette Communication ainsi que le programme d'action NAIADES qui l'accompagne. Elle espère simplement que ce programme ne demeurera pas un simple catalogue de mesures et sera réellement mis en œuvre non pas ponctuellement mais d'une façon globale et concertée par toutes les parties intéressées dûment identifiées dans ce programme, ce qui suppose que les moyens financiers qui ont toujours fait défaut à la voie navigable comme le montrent les statistiques de la CEMT, pourront enfin être mobilisés.

Dans le cadre de la préparation de la future Conférence paneuropéenne sur les transports par voies navigables qui aura lieu en septembre prochain à Bucarest et qui constitue la suite directe de la Conférence de Rotterdam, la CEMT, en coopération avec la CEE-ONU et les Commissions du Rhin et du Danube a organisé en septembre 2005 un atelier intitulé « Renforcer le transport par voies navigables : aller de l'avant ». A la lumière des conclusions de cet atelier, il paraît opportun de formuler quelques observations par rapport au texte de la Communication de la Commission.

Depuis la Conférence de Rotterdam comme l'a montré l'atelier précédemment mentionné, d'incontestables progrès ont été enregistrés sur les plans juridique, réglementaire et technique en vue d'une plus grande harmonisation. La Communication contribuera sans nul doute à parachever ce travail déjà bien avancé.

Deux domaines, jusqu'ici relativement négligés, paraissent en revanche mériter une réflexion plus approfondie et si la Communication lance quelques pistes à cet égard, celles-ci nécessitent cependant de plus amples considérations. Il importe en effet à la fois de développer :

- une approche plus économique du rôle du transport par voies navigables ; à ce titre il convient tout particulièrement d'insister sur les actions visant :
 - d'une part, à promouvoir la voie navigable auprès de tous les chargeurs et acteurs concernés ; pour avancer dans ce domaine clairement mentionné par la Communication et largement évoqué lors du Congrès de la profession de ce même Sommet, une piste suggérée par l'atelier sur le transport par voies navigables semble particulièrement digne d'intérêt, à savoir la création d'un forum international réunissant toutes les intervenants y compris les chargeurs et tous les acteurs de la chaîne logistique ;
 - d'autre part, là aussi une idée mentionnée rapidement par la Communication, les actions visant à mettre en place une tarification d'usage des infrastructures sur la base de principes identiques appliqués également aux autres modes de transport. Une telle tarification malgré les réticences de la profession, constitue une chance plutôt qu'une menace pour la voie navigable en raison notamment de la faiblesse de ses coûts externes ; elle pourrait également contribuer à dégager des sources de financement complémentaires ;
- une approche environnementale du transport par voie d'eau intérieure ; si la navigation intérieure est incontestablement un mode favorable pour l'environnement lorsqu'on considère son exploitation, elle se heurte en revanche de plus en plus aux réticences des écologistes lorsqu'il s'agit d'aménager ou de construire des infrastructures, voire de les entretenir par des opérations de dragage. Ce problème est certes évoqué dans la Communication mais une étude récente de la CEMT menée à l'initiative du gouvernement néerlandais sur l'impact environnemental de la navigation intérieure et le développement de ses infrastructures fournit des pistes intéressantes permettant de concilier le développement de ce mode et l'environnement. A partir de l'analyse des meilleures pratiques en la matière, cette étude permet de tirer des leçons intéressantes pour l'avenir qui mériteraient d'être approfondies dans le cadre du programme NIADES. Parmi ces enseignements, on soulignera notamment :
 - La nécessité d'élaborer des plans stratégiques intégrés de développement des transports par voies navigables et de défense de l'environnement prenant en compte tous les aspects économiques, techniques et environnementaux, qui viendraient utilement compléter les plans de gestion prévus pour la Directive cadre sur l'Eau. Les stratégies ainsi définies devraient comporter une consultation de toutes les parties intéressées à toutes les phases d'avancement des projets et ce dès un stade très initial des travaux. Elles devraient également reposer sur

des évaluations stratégiques environnementales faisant appel à des analyses de corridors multimodaux conformément aux orientations arrêtées par les Ministres de la CEMT en 2003.

- Plus concrètement, cette étude souligne également la nécessité d'élaborer une stratégie multimodale intégrée pour le corridor Danubien où se situent les problèmes environnementaux les plus graves. L'établissement d'une telle stratégie pourrait être décidée par la prochaine Conférence de Bucarest et serait susceptible à terme de déboucher sur l'élaboration de principes directeurs, voire d'une véritable charte de l'environnement pour les voies navigables.

En conclusion, un point spécifique de la Communication, à savoir la réforme constitutionnelle, mérite une attention toute particulière. La CEMT a participé activement au processus de consultation mis en œuvre dans le cadre du Groupe EFIN. Ainsi que l'a souligné lors de ce processus et comme la Commission elle-même l'indique dans sa Communication, il paraît peu opportun à la CEMT de créer un niveau institutionnel supplémentaire et une organisation intergouvernementale spécialisée pour un seul mode, la voie navigable. La CEMT considère qu'à condition que soit mise en place une coordination renforcée des travaux des deux commissions fluviales et que soit réalisé un rapprochement des régimes rhénan et danubien comme demandé par les Ministres des Transports en 2002, ces deux commissions sont en mesure d'apporter sur les plans techniques et juridiques une expertise irremplaçable qui doit être utilisée au mieux. La CEMT souhaite également rappeler qu'au niveau politique et stratégique, elle constitue la seule instance intergouvernementale existante qui réunit les Ministres des Transports de l'ensemble du continent européen et où il est possible de parler à la fois des voies navigables de l'Union Européenne, de l'Europe du Sud-Est, de la Russie et de l'Ukraine, et de définir de grandes orientations politiques pour la navigation fluviale à l'échelle de l'ensemble du continent européen.

L'atelier sur la réforme institutionnelle qui s'est tenu lors du Congrès de la profession organisé à l'occasion de ce sommet, a clairement mis en évidence que les institutions actuelles et les projets de réforme visant à les améliorer souffrent principalement de deux insuffisances :

- une absence de vision politique et de perspective stratégique ;
- une dimension géographique trop étroite qui ne répond pas aux exigences des pays non membres de l'Union Européenne.

La CEMT, conférence politique par excellence, est d'autant plus en mesure de répondre à ces deux exigences que les projets de réforme en cours d'examen qui visent à la transformer en un Forum Mondial des Transports, prévoient explicitement et occasionnellement la tenue de sessions ministérielles sur des sujets spécifiquement européens parmi lesquels le transport par voie navigable aurait assurément sa place. Au moment où les contraintes budgétaires sont un obstacle majeur à la création de nouvelles structures, la CEMT est toute disposée à apporter sa contribution à la recherche d'une plus grande efficacité des institutions qui, au niveau international, s'occupent du transport par voie navigable.