



**CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
CONSEIL DES MINISTRES**

**CEMT/CM(2002)4
A usage officiel**

Conseil des Ministres

TRANSFERT MODAL

ACTIONS POSSIBLES AFIN DE RENFORCER LE ROLE DES VOIES NAVIGABLES

Le présent document figure au point 3 "Transfert modal" de l'ordre du jour provisoire de la session de Bucarest. Il est soumis au Conseil des Ministres pour discussion.

Après avoir examiné les mesures préconisées, les Ministres sont invités à préciser les actions à entreprendre et à fournir des orientations quant aux futures activités à développer, tant par la CEMT que par les autres instances concernées.

JT00124879

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine
Complete document available on OLIS in its original format

Français - Or. Anglais

Les 5 et 6 septembre 2001 s'est tenue à Rotterdam une conférence paneuropéenne sur le transport par voies de navigation intérieure. A la fin de ses travaux, cette conférence a adopté un document officiel connu sous le nom de Déclaration de Rotterdam.

Ce document demandait notamment à la CEMT d'œuvrer pour la mise en place des mesures préconisées par la Déclaration et l'identification des obstacles d'ordre législatif entravant la mise en place au niveau paneuropéen d'un marché harmonisé et concurrentiel du transport fluvial.

Afin de répondre à cette demande, la CEMT a organisé le 30 janvier 2002 un séminaire intitulé "Demain : quelles voies navigables pour le continent européen ?". Ce séminaire avait pour objet de définir des orientations politiques concernant les moyens susceptibles de renforcer la part du transport fluvial dans l'ensemble des transports européens, et d'alimenter ainsi les débats du Conseil des Ministres prévus à Bucarest à l'occasion de l'examen du point de l'ordre du jour consacré à la répartition modale dans une perspective de développement durable.

Les travaux du Séminaire ont fait ressortir que les Ministres devraient prêter davantage attention à la navigation intérieure à un moment où s'expriment de plus en plus des préoccupations à l'égard de la congestion routière et des effets négatifs sur l'environnement de la croissance du transport routier. A cette fin, il est apparu souhaitable que soient entreprises des actions politiques visant notamment à :

- Faciliter l'intégration du transport fluvial dans un système multimodal en :

- octroyant des aides aux projets et aux initiatives visant à promouvoir le transport intermodal incluant la navigation intérieure ;
- poursuivant le développement d'un réseau cohérent de plateformes de transbordement multimodales avec des terminaux reliant le réseau de voies navigables aux réseaux routier et ferroviaire ;
- encourageant la mise au point d'un type de caisse mobile gerbable dont les dimensions soient compatibles avec celles des conteneurs ISO ;
- instaurant des conditions de concurrence entre le rail et la voie d'eau qui évitent toute distorsion économique et permettent à ces deux modes de transport de se développer de manière complémentaire ;
- poussant au développement d'une méthode uniforme d'imputation des coûts d'usage des infrastructures pour tous les modes de transport.

- Améliorer les conditions du transport fluvio-maritime en :

- supprimant les incompatibilités juridiques des régimes applicables aux transports maritimes et aux transports par voies d'eau intérieures qui freinent le développement du fluvio-maritime ;
- transférant le lieu d'accomplissement des formalités douanières des ports maritimes vers les ports intérieurs, et en simplifiant ces formalités pour le transport fluvio-maritime qui devrait être traité comme les transports terrestres ;
- assurant au transport fluvio-maritime un accès non discriminatoire à la pleine mer et aux voies navigables intérieures ce qui implique notamment l'élaboration et l'adoption au niveau international de réglementations techniques spécifiques pour les bateaux fluvio-maritimes ;
- favorisant le développement de techniques de transport permettant d'accroître la desserte géographique du transport fluvio-maritime sur le réseau de voies navigables intérieures ;

- évitant que ne soient développées des unités de transport intermodal (UTI) dont les dimensions seraient incompatibles avec les infrastructures de transport terrestre ;
 - étendant les "autoroutes de la mer" jusqu'aux ports intérieurs.
- Supprimer les entraves au développement du transport par voies navigables intérieures en :
 - encourageant les travaux visant à unifier le droit privé et notamment les règles en matière de responsabilité civile pour l'ensemble du réseau européen de voies navigables ;
 - développant la formation et l'information sur les métiers de la batellerie dans une perspective de développement de ce secteur ;
 - soutenant les actions de promotion ayant pour objet de convaincre les chargeurs et les commissionnaires que la navigation intérieure est une solution d'avenir.
 - Améliorer la qualité du réseau européen de voies de navigation intérieure en:
 - favorisant l'élaboration d'une liste unique des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes, dans le cadre d'une coopération entre les différentes organisations internationales concernées ;
 - apportant un soutien aux investissements, tout particulièrement ceux concernant l'entretien et le dragage des voies navigables ainsi que l'adaptation de ces voies aux exigences du transport moderne en garantissant un tirant d'air suffisant pour permettre le gerbage des conteneurs, étant donné que les investissements sur les infrastructures existantes présentent des taux de rentabilité bien supérieurs aux grands projets de réalisation de nouvelles infrastructures ;
 - assurant les investissements nécessaires pour la réalisation des chaînons manquants afin de créer un réseau international performant de transport par voies navigables, à condition que l'évaluation socio-économique des bénéfices attendus ces projets soit positive ;
 - garantissant l'achèvement des travaux lancés afin de permettre aux entreprises de développer sans risque des stratégies à long terme de localisation ;
 - assurant un accès permanent et sûr aux voies navigables avec un fonctionnement continu des infrastructures ;
 - encourageant une meilleure intégration des préoccupations écologiques et environnementales dans la formulation des projets d'investissement consacrés à la navigation intérieure, et en œuvrant pour l'amélioration des relations entre les mouvements de protection de l'environnement et les entreprises de transport fluvial ;
 - favorisant l'adaptation de la partie concernée du réseau des voies de navigation intérieure aux besoins du transport fluvio-maritime ;
 - veillant à ce que les projets d'investissement consacrés à la navigation intérieure bénéficient d'un traitement équitable par rapport aux projets visant les autres modes de transport, notamment au niveau de la répartition des aides financières.
 - Faciliter l'ouverture du marché par l'élimination des restrictions actuelles d'accès au marché et la mise en place de conditions équitables de concurrence en :
 - supprimant les restrictions existant dans les législations nationales et internationales quant à l'accès au marché des navires battant pavillon étranger ;
 - favorisant la convergence des normes techniques, de sécurité et environnementales applicables aux bateaux de la navigation intérieure ainsi que l'harmonisation des règles de circulation et des procédures d'homologation des certificats ;
 - poussant à l'harmonisation internationale des conditions de travail et de sécurité sociale, y compris des règles relatives à la composition des équipages ;

- soutenant les initiatives visant à rapprocher le régime international du Danube de celui du Rhin afin d'harmoniser les conditions cadres juridiques pour la navigation intérieure, sachant que cette action nécessite au préalable un travail préparatoire coordonné des Commissions du Danube et du Rhin qui doit être encouragé.

Les Ministres sont invités à :

- *prendre en considération les mesures ainsi préconisées ;*
- *préciser les actions à entreprendre, notamment dans le cadre du suivi de la Déclaration de Rotterdam ;*
- *se prononcer sur l'opportunité de nouvelles activités de la CEMT dans le domaine du transport par voie d'eau intérieure et fournir les orientations nécessaires pour de telles activités.*