



Bilan et propositions de la 1^{ère} Convention des acteurs européens de la navigation fluviale du mardi 26 octobre 2004, à Nancy

La 1^{ère} Convention des acteurs européens de la navigation fluviale, co-organisée par Voies navigables de France (VNF), le Conseil Régional de Lorraine, la Communauté Urbaine du Grand Nancy, l'Association Seine-Moselle-Rhône et l'Inland Navigation Europe (INE), à l'occasion du 40^{ème} anniversaire de la mise à grand gabarit de la Moselle, s'est déroulée le 26 octobre 2004 à Nancy, en présence de 350 décideurs publics et privés, responsables institutionnels et professionnels de l'Europe élargie (Tchéquie, Lituanie, Hongrie, Pologne...).

Cette Convention fut ouverte par Gilles de ROBIEN, Ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer, accompagné d'André ROSSINOT, Maire de Nancy, Président de la Communauté Urbaine du Grand Nancy et de l'Association Seine-Moselle-Rhône et ancien Ministre, Jean-Pierre MASSERET, Sénateur de la Moselle, Président du Conseil régional de Lorraine et ancien Ministre, et François BORDRY, Président de Voies navigables de France (VNF).

Ce 1^{er} grand rendez-vous des décideurs et acteurs publics et privés intéressés par la constitution d'une grande Europe fluviale a permis de faire le point sur les réflexions et programmes d'action en cours dans le domaine de la politique fluviale européenne, avec en particulier :

- l'intervention de Gilles de Robien en ouverture qui a souligné l'engagement de la France et ces récentes initiatives prises dans ce domaine **(voir fiche 1)**.

- la présentation en avant première des conclusions du groupe EFIN, groupe d'experts internationaux constitué à l'initiative des pays rhénans en vue de réfléchir au futur cadre institutionnel de l'Europe fluviale. Jean-François DALAISE, s'exprimant au nom du groupe présidé par Jan TERLOUW, a résumé les conclusions de ces travaux **(voir fiche 2)**.

- trois tables rondes, respectivement présidées par Michel SAVY, Directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe, Claude MARTINAND, Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées et Christian BRODHAG, Délégué Interministériel au Développement Durable, qui ont permis de débattre des grands enjeux de la nouvelle Europe fluviale.

Il est ressorti de ces débats plusieurs propositions d'actions concrètes à développer en Europe qui seront prochainement présentées notamment à Karla PEIJS, Ministre des Transports aux Pays-Bas et actuelle Présidente du Conseil européen des Ministres des Transports **(voir fiche 3)**.

Les participants ont appelé les décideurs politiques de l'Union européenne à :

- **développer le transport fluvial pour répondre aux besoins logistiques européens et contribuer au développement durable de l'Europe des 25**
- **doter l'Europe fluviale d'un réseau à grand gabarit cohérent, moderne et ouvert à l'international**

Trois pistes d'actions ont été proposées en conclusion des travaux :

1ere piste. Définir les modalités d'une représentation institutionnelle à l'échelle européenne, pour favoriser l'harmonisation des pratiques, renforcer la coordination et la programmation communautaires.

Plusieurs hypothèses ont été évoquées à cet effet :

- la création d'une organisation paneuropéenne ad hoc de la navigation fluviale comme l'a proposé aux Etats le groupe EFIN,
- la création d'une agence européenne pour le transport fluvial rattachée à la DG Transport de la Commission européenne au même titre que les agences similaires traitant des autres modes...

Ces pistes ne sont pas exclusives l'une par rapport à l'autre. Il convient que les pouvoirs publics nationaux et européens procèdent à l'analyse des différentes propositions et engagent sans tarder la mise en œuvre du dispositif retenu, avec la création, dans tous les cas, d'un **Observatoire économique** du transport fluvial européen.

2eme piste. Renforcer la coordination et le soutien aux politiques « voie d'eau » des Etats membres, et en particulier à la modernisation et à la mise à grand gabarit de leur réseau

Plusieurs hypothèses ont été évoquées à cet effet :

- donner un coup d'accélérateur décisif aux grands projets par un soutien financier de l'UE et des Etats ;
- favoriser non seulement les projets « développement durable » et « transfrontaliers » mais aussi soutenir les « chaînons manquants à enjeu européen » et ce pour chaque Etat ;
- abaisser les seuils d'éligibilité au programme « Marco Polo II ».
- faire aboutir rapidement le projet de Directive RIS qui devra permettre la construction d'un système d'information fluvial harmonisé et interopérable ;
- encourager l'utilisation des TIC par les professionnels de la voie d'eau en subventionnant avec le soutien de l'Union Européenne le déploiement des systèmes et l'équipement des bateaux.

Cet ensemble devra s'appuyer sur un schéma de développement des infrastructures envisagées à 20-30 ans. Ce dernier devra reposer sur des choix socio-économiques et environnementaux intégrant la prise en compte des coûts externes et des effets dus au maillage du réseau.

3eme piste. Agir pour que la voie d'eau joue pleinement son rôle en faveur de l'environnement et du développement durable

Plusieurs hypothèses ont été évoquées à cet effet :

- La prise en charge par les Etats et l'Union européenne du coût de traitement des sédiments contaminés par des pollutions orphelines ;
- Le développement de la recherche sur la valorisation des boues de dragage ;
- L'application de la convention internationale du 9 septembre et sa généralisation à l'ensemble de l'Europe par son intégration dans le cadre d'une directive européenne sur récupération et la valorisation des déchets ;
- La mise en œuvre d'actions de sensibilisation et de communication :
 - pour que l'ingénierie hydraulique moderne et la protection de l'environnement ne soit plus perçues comme incompatibles ;
 - pour stimuler la sensibilisation des décideurs politiques et logistiques à la reconnaissance des atouts environnementaux de la navigation intérieure.

Cette Convention était placée sous la haut patronage de Gilles de ROBIEN, Ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer, Josep BORELL FONTELLES, président du Parlement européen et Loyola de PALACCIO, Vice-Présidente de la Commission européenne en charge des Relations avec le Parlement européen, des Transports et de l'Énergie. Elle était également parrainée par la Commission Internationale de la Moselle.

Elle a été précédée, le lundi 25 octobre 2004 d'une visite de l'Exposition organisée à l'occasion du 40^{ème} anniversaire de l'aménagement de la Moselle en liaison fluviale à grand Gabarit, intitulée "La Moselle, voie navigable : hier, aujourd'hui, demain", qui, inaugurée le 25 octobre sera ouverte au public jusqu'au 16 novembre prochain à la Galerie Poirel, à Nancy ; et d'un dîner officiel donné dans le Grand Salon de l'Hôtel de Ville de Nancy, à l'invitation des co-organisateurs de la Convention.

Fiche 1

Extraits des interventions et annonces officielles

Ouvrant cette Convention, **Gilles de ROBIEN**, Ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer, a souligné que « *l'Europe fluviale était essentiellement concentrée jusqu'alors en Europe du Nord. Elle s'élargit maintenant vers l'Europe de l'Est, et la voie d'eau dans ce nouvel ensemble doit y jouer une place importante pour le transport de marchandises, en proposant des itinéraires performants, à la fois en termes économiques et en matière de développement durable* ».

Il a rappelé que « *parmi les initiatives de la France dans ce domaine, nous avons demandé à rejoindre la Commission du Danube* ».

Il a également salué « *l'initiative des pays rhénans de confier à un groupe d'experts internationaux le soin de réfléchir au futur cadre institutionnel (groupe EFIN). Les conclusions de ce groupe seront étudiées avec soin, en liaison avec les pays concernés, au delà du seul bassin rhénan et même au-delà des limites de l'actuelle Union européenne.* »

Il a aussi souligné l'essor du trafic fluvial qui a enregistré « *une progression de 50 % sur le Rhin, le Rhône et la Seine au premier semestre 2004 par rapport à la même période en 2003* ».

Il a précisé que « *le Gouvernement français souhaite encore améliorer ce bilan en accompagnant le développement du secteur fluvial par une politique volontaire et ambitieuse de modernisation du réseau dit magistral. Sur ce réseau qui concentre l'essentiel du trafic de transport de fret, notre politique repose sur trois grands objectifs :*

- *optimiser les dessertes fluviales des ports maritimes,*
- *rattacher clairement le réseau à grand gabarit français au réseau à grand gabarit européen,*
- *tout en assurant la sécurité de l'exploitation pour les agents des services de l'Etat mis à disposition par VNF sur l'ensemble du réseau. C'est le cœur du Contrat d'objectifs et de moyens qui va être signé le 16 novembre prochain, et dont le volet financier, nettement amélioré, doit permettre à VNF de répondre à ces défis, et aux transporteurs fluviaux de travailler mieux.* »

André ROSSINOT, Maire de Nancy, Président de la Communauté Urbaine du Grand Nancy et de l'Association Seine-Moselle-Rhône et ancien Ministre, a remercié l'ensemble des participants pour leur présence à cette première grande manifestation du secteur fluvial européen organisée à Nancy.

Il a formulé le vœu que cette manifestation puisse permettre le lancement d'un groupe d'échanges et de contact permanent entre les acteurs de la navigation fluviale. Il a proposé que soit organisée dans deux ans une deuxième Convention à Coblenz, en Allemagne avant d'envisager qu'une troisième Convention puisse se tenir sur le Danube et indiquer que la ville de Nancy est prête à soutenir cette organisation.

Il a rappelé combien il était important d'organiser les échanges en faveur d'une grande politique fluviale européenne.

André Rossinot a conclu son propos en insistant, une nouvelle fois, sur la nécessité de réaliser les liaisons fluviales à grand gabarit pour améliorer le maillage de l'Europe fluviale. A cet égard, il s'est prononcé en faveur d'une réalisation rapide de ces « chaînons manquants » à grand gabarit et s'est réjoui que le 40^{ème} anniversaire de la mise à grand gabarit de la Moselle ait été aussi l'occasion de lancer les études de la liaison Saône-Moselle.

Jean-Pierre MASSERET, Sénateur de la Moselle, Président du Conseil régional de Lorraine et ancien Ministre a souhaité, à son tour, la bienvenue en Lorraine aux participants de cette journée consacrée à l'Europe fluviale.

Il a souligné que cette Convention constitue un double symbole :

- celui du partenariat transfrontalier et de l'ouverture européenne (la Lorraine étant la seule région française à partager ses frontières avec 3 autres pays, les échanges de biens et de personnes sont une réalité au quotidien. La part modale de la voie d'eau en matière de fret est importante) ;
- le symbole de la modernité, en formulant le vœu que cette Convention constitue un acte fondateur pour l'amélioration, la compétitivité et la modernisation du secteur fluvial.

Il a également souhaité que les travaux de cette journée permettent de proposer de nouvelles orientations pour la Lorraine, en rappelant que la région venait de s'engager, et il s'agit d'une première en France, dans l'élaboration d'un nouveau Schéma régional multimodal des infrastructures et des transports.

Il a annoncé que la Région tiendra dans ce cadre une séance plénière spécifique au printemps prochain sur les enjeux et orientations de la politique fluviale.

Dirck VAN VRECKEM, chef d'Unité en charge des transports maritimes à courte distance à la Commission européenne, représentant aussi à cette Convention Edgar THIELMANN, chef d'unité en charge de la politique des Réseaux Transeuropéens de Transport (RTE-T), a pour sa part annoncé les différentes pistes de travail actuelles de la Commission européenne :

- mise en place d'un observatoire du marché de la navigation intérieure avec le concours de la Commission Centrale de la Navigation sur le Rhin (CCNR);
- organisation d'un workshop (fin d'année ou début de l'année prochaine) sur les recommandations de l'étude sur la situation actuelle et les perspectives de la navigation intérieure dans l'Europe élargie;
- adoption de la directive RIS (River Information System) qui a déjà obtenu un accord politique du Conseil et qui devrait obtenir l'aval du Parlement Européen et probablement être adoptée dès la 1ère lecture. Ensuite la Commission européenne aura un délai de 15 mois pour harmoniser les normes;
- la directive sur l'harmonisation des prescriptions techniques des bateaux pourrait obtenir un accord du Conseil sous Présidence néerlandaise au Conseil des ministres de Décembre ;
- Obtenir un cadre réglementaire uniforme est également une priorité affichée par Jacques Barrot lors de son audition devant le Parlement Européen le 29 septembre 2004.

Fiche 2

Point sur les conclusions des travaux du groupe EFIN

Jean-François DALAISE, président du Comité des Armateurs fluviaux et président du Port Autonome de Paris, membre du groupe EFIN et s'exprimant au nom du groupe présidé par Jan TERLOUW, a résumé les conclusions de ces travaux.

Le groupe EFIN est un groupe d'experts internationaux constitué en 2004 à l'initiative des pays rhénans afin d'examiner les conditions dans lesquelles le transport par voie intérieure est organisé au plan de l'ensemble de l'Europe par les institutions internationales (Communauté européenne, Commissions fluviales UNECE, CEMT) et à s'interroger si les besoins de ce mode de transport soit pris en charge de manière satisfaisante par ce cadre institutionnel.

Le groupe EFIN vient de rendre son rapport.

Il constate que le cadre institutionnel tel qu'il existe actuellement au plan européen, n'est pas optimal pour permettre à la navigation intérieure de valoriser ses potentialités et occuper dans le système de transport européen de marchandises la place qui serait souhaitable.

Il relève une diversité voire une dispersion des structures, des procédures et des responsabilités qui, malgré les mécanismes existants de coordination, ne garantit pas la mise en œuvre des instruments de régulation dans les meilleures conditions.

Le stade actuelle de l'intégration du transport fluvial appelle donc une adaptation des structures dans le sens d'une plus grande unité.

Le groupe EFIN a examiné diverses options et propose la mise en place d'une « **Organisation européenne pour la Navigation intérieure** » qui aurait une mission très large de développement du transport Intérieur prenant en compte l'ensemble des aspects intéressants ce mode de transport (infrastructures, actions de promotion, personnel...) et apte à réaliser une coordination de tous les Etats européens concernés.

Il estime que cette organisation doit être constituée selon un principe fédératif par la collaboration des institutions existantes et principalement de la Commission européenne et des deux Commissions fluviales du Rhin et du Danube.

Il propose de donner trois composante à la nouvelle organisation :

- une assemblée délibérative : la Conférence des Ministres Européens chargés des voies navigables qui se réunirait tous les 3 ans afin de tracer les lignes directrices de la politique fluviale,
- un Bureau européen pour la navigation intérieure en charge du traitement et de l'instruction des orientations de la Conférence ainsi que des questions directement opérationnelles concernant le secteur,
- un Fonds d'intervention pour la Navigation Intérieure Européenne permettant de soutenir des actions très ciblées.

Cette architecture permettra selon le groupe EFIN d'assurer une meilleure lisibilité et une meilleure efficacité du dispositif institutionnel actuel. La Commission européenne et les deux grandes Commissions fluviales du Danube et du Rhin devraient y apporter leur concours dans le cadre de leurs propres compétences.

Fiche 3

Synthèse des débats et propositions émises en conclusion

François BORDRY, Président de Voies navigables de France (VNF) a présenté les conclusions de cette journée d'échanges

Plusieurs mots clés ont pu retenir notre attention tout au long de cette journée :

Traffic : vous avez tous souligné la croissance des trafics de marchandises en général et en particulier l'extraordinaire croissance des trafics fluviaux. Elle se traduit à travers les produits traditionnels que sont les vracs mais aussi et surtout à travers la diversification des marchés en particulier avec le transport de conteneurs.
La voie d'eau démontre ainsi toute sa pertinence au service du développement économique de l'Europe élargie.

Performance : il en a aussi beaucoup été question aujourd'hui. Vos témoignages successifs ont en effet mis l'accent sur la modernisation des flottes, et des équipements en général qu'il s'agisse d'équipements de manutention ou d'équipements portuaires...
On note ainsi aujourd'hui une réelle adaptation du mode fluvial aux chaînes logistiques d'entreprises.

Intermodalité : des exemples ont été cités qui démontrent fortement l'implication de nombreux acteurs et la nécessaire synergie de leurs actions au niveau communautaire. La voie d'eau joue ainsi pleinement son rôle au cœur de la politique intermodale européenne, et contribue à la désaturation de nombreux corridors de transport.

Réseau à grand gabarit : une unanimité s'est dégagée en faveur du développement du réseau fluvial européen à grand gabarit, notamment en France où les maillons manquants font cruellement défaut (faut-il encore insister sur la nécessité de construire la liaison Seine-Nord Europe, et sur la nécessité de prévoir dès à présent les contours d'autres liaisons comme Saône-Moselle ?) . A l'échelle européenne les acteurs de la voie d'eau présents dans cette salle peuvent aussi compter sur la France pour porter l'ensemble des projets fluviaux dans le bassin danubien et sur l'Elbe notamment.

Développement durable : le mode fluvial, nous l'avons rappelé est porteur des enjeux du développement durable. Il est respectueux de notre environnement, il est le plus sûr, il peut aussi disposer de grandes qualités en termes d'aménagement du territoire et de gestion hydraulique, pour peu que les efforts entrepris soient poursuivis. Nous nous devons d'être vigilants.

Europe fluviale, nous avons démontré aujourd'hui la nécessité d'une nouvelle approche européenne, basé sur un réel partage des connaissances et des expériences.

Ainsi quelles sont les pistes que nous avons mis aujourd'hui ensemble en avant ?

Je les classerai en 3 grandes catégories :

1) DEVELOPPER LE TRANSPORT FLUVIAL POUR REpondre AUX BESOINS LOGISTIQUES EUROPEENS

Une politique fluviale d'envergure s'impose aujourd'hui en Europe, compte tenu des importants besoins des utilisateurs, des nouveaux enjeux du transport de marchandises et de la nécessité d'apporter une offre logistique alternative et performante.

Ceci passe par un engagement résolu en faveur de la multimodalité, de l'harmonisation tant technique que réglementaire de l'ensemble de la chaîne logistique (harmonisation des règles de navigation, régulation sociale entre les modes et au sein de chaque mode concourant à cette chaîne logistique).

Ceci passe aussi par l'adaptation aux réalités du fluvial des programmes de soutien aux initiatives.
Ceci passe enfin également par la poursuite de la modernisation des flottes et de la profession pour

une offre fluviale optimale.

2) DOTER L'EUROPE FLUVIALE D'UN RESEAU A GRAND GABARIT, COHERENT, MODERNE ET OUVERT A L'INTERNATIONAL

Sachant que plusieurs grands bassins restent encore isolés et ne sont pas reliés à la grande dorsale fluviale européenne constituée par le Rhin et le Danube, par des voies à grand gabarit (comme c'est par exemple encore le cas pour la Seine ou le Rhône),

Sachant aussi que les voies fluviales constituent une infrastructure majeure pour les échanges internationaux de marchandises, les participants ont aujourd'hui appelé les décideurs politiques de l'Union européenne à faire en sorte que l'Europe fluviale se dote à l'horizon des 20 prochaines années, d'un réseau de voies navigables à grand gabarit à l'échelle des 25.

3) DEVELOPPER LE TRANSPORT FLUVIAL POUR CONTRIBUER AU DEVELOPPEMENT DURABLE DE L'EUROPE DES 25

Les aménagements des rivières pour les rendre navigables ne sont généralement pas préjudiciables à la nature, sachant que les voies navigables apportent bien souvent une amélioration à la qualité environnementale,

La voie d'eau a un aspect de développement durable intrinsèque (consommation réduite de carburant, biodiversité, insertion paysagère) et « multifonctionnelle » ;

Le développement du transport fluvial et de nature à permettre à l'Europe de remplir les objectifs du protocole de Kyoto ;

Le maintien des profondeurs pour le transport fluvial permet d'améliorer les milieux aquatiques navigables par l'extraction de sédiments pollués ,

Les aménagements nécessaires au transport fluvial participent à une bonne gestion hydraulique des cours d'eau (écrêtement des faibles crues et soutien étiages).

Ainsi des propositions concrètes ont émergé au cours des débats, parmi lesquelles :

1ere piste. Définir les modalités d'une représentation institutionnelle des acteurs fluviaux à l'échelle européenne, pour favoriser l'harmonisation des pratiques, renforcer la coordination et la programmation communautaires

Plusieurs hypothèses ont été évoquées à cet effet :

- la création d'une organisation paneuropéenne ad-hoc de la navigation fluviale comme l'a proposé aux Etats le groupe EFIN,
- la création d'une agence européenne pour le transport fluvial rattachée à la DG Transport de la Commission européenne au même titre que les agences similaires traitant des autres modes...

Il convient que les pouvoirs publics à l'échelle de l'Union européenne procèdent à l'analyse des différentes propositions et engagent sans tarder la mise en œuvre du dispositif retenu, et avec dans tous les cas la création d'un Observatoire économique du transport fluvial européen.

2eme piste. Renforcer la coordination et le soutien aux politiques « voie d'eau » des Etats membres, et en particulier à la modernisation et à la mise à grand gabarit de leur réseau

Plusieurs solutions ont été suggérées à cet effet :

- La nécessité du soutien financier de l'UE et des Etats pour donner un coup d'accélérateur décisif aux grands projets dans la conjoncture budgétaire actuellement difficile pour beaucoup de pays de l'Union
- Il s'agit de favoriser non seulement les projets « développement durable » et « transfrontaliers » mais aussi de soutenir les « chaînons manquants à enjeu européen » et ce pour chaque Etat ;
- L'abaissement des seuils d'éligibilité au programme « Marco Polo II » ;
- L'aboutissement rapide du projet de Directive RIS qui devra permettre la construction

d'un système d'information fluvial harmonisé et - j'insiste - interopérable ;

- L'encouragement à l'utilisation des TIC par les professionnels de la voie d'eau en subventionnant avec le soutien de l'Union Européenne le déploiement des systèmes et l'équipement des bateaux.

Tout ceci devra s'appuyer sur un schéma de développement des infrastructures envisagées à 20-30 ans. Celui-ci devra intégrer une prise en compte des coûts externes et des effets réseau.

3eme piste. Agir pour que la voie d'eau joue pleinement son rôle en faveur de l'environnement et du développement durable

Plusieurs actions ont été proposées à cet effet :

- La prise en charge par les Etats et l'Union européenne du coût de traitement des sédiments contaminés par des pollutions orphelines ;
- Le développement de la recherche sur la valorisation des boues de dragage ;
- L'application de la convention internationale du 9 septembre et sa généralisation à l'ensemble de l'Europe par son intégration dans le cadre d'une directive européenne sur récupération et la valorisation des déchets ;
- La mise en œuvre d'actions de sensibilisation et de communication afin:
 - d'éviter que l'ingénierie hydraulique moderne et la protection de l'environnement soit jugées comme incompatibles ;
 - de convertir les décideurs politiques et logistiques aux atouts environnementaux de la navigation intérieure.

En conclusion, est-il besoin de souligner que l'enjeu est de taille ? Les besoins sont immenses. Les potentialités encore trop souvent inexploitées.

Les pouvoirs publics européens, nationaux et territoriaux doivent s'appuyer davantage sur le réseau fluvial.

Ce réseau peut donner beaucoup, à partir du moment où les moyens lui en sont donnés. Il le démontre d'ailleurs déjà dans bien des cas. La Moselle, qui fêtait aujourd'hui le 40^{ème} anniversaire de sa mise à grand gabarit, ou le Rhin, en sont vraiment de beaux exemples.
