



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****Cinquante-cinquième session**

Genève, 19-21 juin 2019

Point 3 b) de l'ordre du jour provisoire

Infrastructure des voies navigables : Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu)**Développer le transport par voie navigable et le transport fluvio-maritime en Europe et dans la région de la mer Baltique****Communication de l'association Port of Hamburg Marketing (Allemagne)****Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.1 du module 5 (Transport par voie navigable) du programme de travail pour 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingtième session (20-23 février 2018) (ECE/TRANS/274, par. 123).
2. À sa cinquante-quatrième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a décidé de poursuivre son examen des résultats du projet EMMA, qui visait à renforcer la navigation dans la région de la mer Baltique, et des mesures de suivi fondées sur le document d'orientation intitulé « Strengthening Inland Navigation and River-Sea Shipping in Europe and the Baltic Sea Region » (« Développer le transport par voie navigable et le transport fluvio-maritime en Europe et dans la région de la mer Baltique ») adopté lors de la conférence intitulée « Visions and Opportunities for the Transport Network. Inland Navigation and River-Sea Shipping in the Baltic Sea Region » (« Perspectives pour le réseau de transport – Navigation intérieure et transport fluvio-maritime dans la région de la mer Baltique ») qui s'est tenue le 6 novembre 2018 à Bruxelles (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108, par. 47 à 49). Le secrétariat a été prié de publier le texte de ce document d'orientation en tant que document de travail pour la session suivante.
3. On trouvera en annexe le texte dudit document, tel que transmis au secrétariat lors de la conférence susmentionnée par l'association Port of Hamburg Marketing, principal partenaire du projet, et les organisateurs de la conférence.



Annexe

Document d'orientation « Développer le transport par voie navigable et le transport fluviomaritime en Europe et dans la région de la mer Baltique »

1. Introduction

L'Union européenne entend réduire les émissions de 80 % par rapport aux niveaux de 1990 dans tous les secteurs d'ici à 2050. En outre, le secteur des transports est le deuxième émetteur de GES* de l'Union européenne. Le transport de marchandises continue de croître et le transport routier de marchandises, en particulier, devrait augmenter d'environ 40 % d'ici à 2030 et d'un peu plus de 80 % d'ici à 2050. Il sera donc nécessaire, dans les années à venir, de mettre en place des mesures de réduction des émissions de GES dues au transport de marchandises tout en faisant face à l'augmentation prévue du volume transporté. Le transport par voie navigable et le transport fluviomaritime peuvent à cet égard jouer un rôle crucial et appuyer cet objectif ambitieux.

Aux fins de la décarbonisation et de la décongestion, il convient d'adopter des politiques de transport durable, alors même que le système de transport actuel n'est pas viable compte tenu de la croissance attendue. Bien que les considérations environnementales aient pris de l'importance, elles restent moins importantes, dans le processus de prise de décisions, que le prix du transport. Les conséquences néfastes des transports, telles que la pollution, les changements climatiques, le bruit, les embouteillages et les accidents, sont problématiques, tant pour l'économie que pour la santé et le bien-être des citoyens européens.

Pour relever ces défis, le secteur des transports doit se tourner vers des modes de transport durables tels que le transport par voie navigable et le transport fluviomaritime, qui ne créent pas de congestion et sont écologiques et sûrs, tant sur le plan du transport que sur celui de la logistique. Le secteur doit également exploiter efficacement un réseau multimodal intégré et intelligent.

Dans son **Livre blanc sur les transports (COM/2011/144 final)**, l'Union européenne donne des exemples de contre-mesures et d'éléments clefs importants, notamment :

- Renforcer le transport par chemin de fer et le **transport par voie navigable** (réorienter 30 % de la circulation routière vers ces deux modes de transport d'ici à 2030 et plus de 50 % d'ici à 2050) grâce à des corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement ;
- Relier tous les ports maritimes et aéroports importants au réseau ferroviaire ;
- Établir le cadre d'un **système européen d'information, de gestion et de paiement pour le transport multimodal** ;
- Progresser vers la pleine application des principes de « **l'utilisateur payeur** » et du « **pollueur payeur** ».

Selon la Commission européenne, le transport par voie navigable et le transport fluviomaritime peuvent remplacer le transport routier et ferroviaire. Ils constituent des solutions de substitution respectueuses de l'environnement s'agissant de la consommation d'énergie et des émissions sonores. Leur consommation énergétique par tonne-kilomètre de marchandises transportées représente environ 17 % de celle du transport routier et 50 % de celle du chemin de fer. En outre, le transport par voie navigable est très sûr, en particulier en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses. Enfin, il contribue à désengorger les réseaux routiers surchargés dans les régions densément peuplées¹.

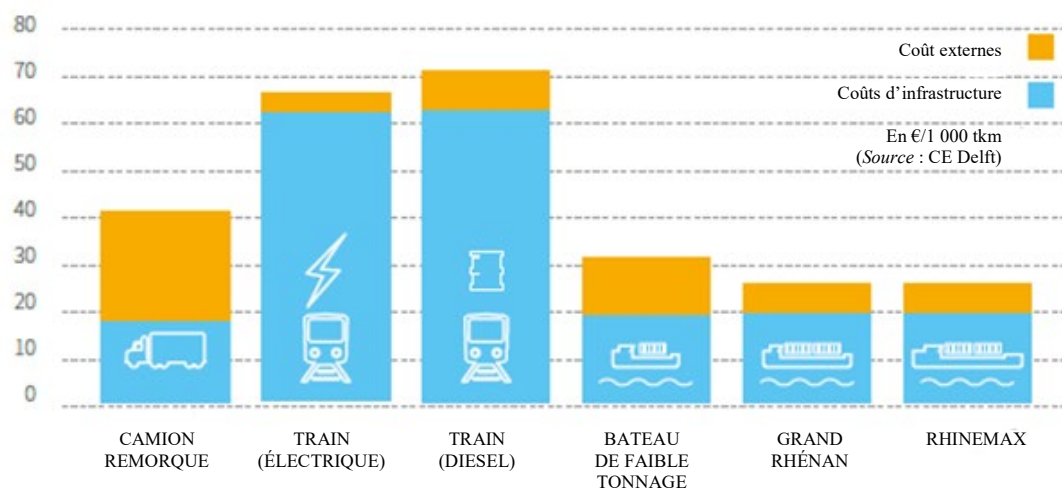
* *Note du secrétariat* : gaz à effet de serre.

¹ Commission européenne, consultable à l'adresse https://ec.europa.eu/transport/modes/inland_en, 13 juillet 2017.

Le transport par voie navigable peut en outre favoriser le développement socioéconomique dans les régions européennes, par exemple en reliant les ports à l'arrière-pays et aux pôles de commerce et de consommation, ce qui a pour effet de créer des emplois et d'offrir des perspectives de croissance. La diversification des usages des voies navigables intérieures et des infrastructures connexes contribue au développement régional et interrégional.

Figure 1

Les avantages du transport par voie navigable sur le plan des coûts externes (€/1 000 tkm)



Coûts externes et coûts d'infrastructure dans le transport de marchandises

Source : Rapport annuel de l'INE* pour 2014, p. 20.

Toutefois, la compétitivité d'un mode de transport respectueux de l'environnement tel que la navigation intérieure ou le transport fluvio-maritime reste fortement tributaire de l'état, de l'entretien et du renouvellement des infrastructures navigables, qui accusent un retard par rapport aux réseaux ferroviaires et routiers.

Dans le plan de financement qu'elle a mis en place pour sa nouvelle politique en matière d'infrastructures, l'Union européenne a multiplié par trois le montant consacré aux transports pour la période 2014-2020, qui a été porté à 24,05 milliards d'euros. Cette dotation vise à réduire les goulets d'étranglement, à moderniser les infrastructures et à rationaliser les opérations de transport transfrontalier². Le financement d'éventuelles mesures susceptibles de renforcer le transport par voie navigable et le transport fluvio-maritime est cependant modique, en comparaison de l'enveloppe allouée aux mesures liées aux infrastructures.

La part du transport routier est stable et représente environ 75 % du volume total du transport dans l'Union européenne, tandis que le transport par voie navigable atteint 6 %. Cette part peut toutefois être beaucoup plus élevée dans les pays qui disposent d'une meilleure infrastructure fluviale et qui ont bien intégré la navigation intérieure dans les chaînes logistiques, notamment les Pays-Bas (45 %), la Roumanie (29 %), la Bulgarie (27 %) et la Belgique (15 %)³.

Un changement s'impose

Il est nécessaire de mieux intégrer la politique européenne en matière de navigation intérieure aux politiques européennes et nationales relatives aux transports et aux infrastructures et d'adopter une perspective globale du développement des voies navigables

* Note du secrétariat : Inland Navigation Europe.

² Commission européenne, document de travail, 2014.

³ Eurostat, tableau intitulé « Güterverkehr nach Verkehrszweig (tran_hv_frmod) », 2018. Les données annuelles les plus récentes datent de 2016 (route : 76,4 %, Rail : 17,4 %, voies navigables intérieures : 6,2 %).

en Europe. Pour ce faire, il convient d'examiner et de développer les voies navigables actuellement moins utilisées, dont la capacité n'est pas pleinement exploitée et qui peuvent accueillir des flux de marchandises supplémentaires.

La politique européenne en matière d'infrastructures devrait être considérée comme l'épine dorsale de la politique européenne commune de transports en faveur de tous les modes de transport. En conséquence, les mesures prises par les États membres de l'Union européenne en matière de transports et d'infrastructure devraient mettre à profit et venir renforcer la stratégie élaborée au niveau européen. Ce n'est que dans ces conditions qu'il sera possible de mettre en place une chaîne de transport européenne fluide et complètement intégrée. Il en va de même pour le transport par voie navigable et le transport fluvio-maritime, dont les capacités seront pleinement exploitées si des conditions préalables suffisantes sont définies et réunies.

L'objectif global devrait être la création d'un réseau pleinement intégré de voies navigables intérieures à l'échelle européenne répondant aux exigences concrètes de la « quatrième révolution industrielle ». Il faut pour cela envisager le réseau européen de voies navigables intérieures dans son ensemble et pas seulement du simple point de vue de parcours particuliers, comme ceux du Rhin ou du Danube. La classification des voies navigables n'est acceptable que si elle n'entraîne ni exclusion des mesures d'entretien et de modernisation ni sous-représentation dans les plans d'investissement.

Le transport par voie navigable et le transport fluvio-maritime ne pourront guère continuer à se développer sans le soutien stratégique et la volonté politique nécessaires à la mise en place des mêmes conditions et du même régime pour tous les modes de transport. L'inclusion de modes plus respectueux de l'environnement dans les chaînes logistiques contribuera à atteindre les objectifs fixés par l'Union européenne à Paris ou énoncés dans des initiatives telles que la Stratégie Europe 2020⁴.

Le présent document d'orientation devrait alimenter les débats à venir sur la manière d'accroître le transport par voie navigable et le transport fluvio-maritime en Europe et, en particulier, dans la région de la mer Baltique.

2. Transport par voie navigable et transport fluvio-maritime : deux modes de transport pleins de promesses

Le recours à la navigation intérieure et au transport fluvio-maritime est un moyen de réorienter le transport de marchandises de la route vers les voies navigables. Le réseau de voies navigables de l'Union européenne dépasse 40 000 km⁵ et couvre toutes les régions économiques importantes d'Europe centrale. Beaucoup de centres industriels et d'agglomérations sont situés le long de voies navigables. La moitié de la population européenne vit à proximité d'une côte ou d'une voie de navigation intérieure et la plupart des centres industriels européens sont accessibles par voie navigable ou fluvio-maritime.

⁴ https://ec.europa.eu/info/strategy/european-semester/framework/europe-2020-strategy_en.

⁵ Eurostat, Transport values of 2015 (route : 75,8 %, chemin de fer : 17,9 %, voies navigables : 6,3 %).

Figure 2
Zones économiques importantes reliées aux voies navigables intérieures



Source : via donau, 2013, projet EMMA 2018. Remarque pour la Suède : à l'heure actuelle, la navigation commerciale est autorisée sur les lacs Mälaren et Vänern et sur le fleuve Göta.

Les bateaux de navigation intérieure de faible tonnage transportent généralement jusqu'à 500 tonnes de marchandises en vrac, tandis que les bateaux de moyen et de fort tonnage transportent jusqu'à 2 000 tonnes de vrac solide et 3 000 tonnes de vrac liquide. Un convoi poussé de deux barges peut transporter jusqu'à 7 000 tonnes de vrac solide, ce qui équivaut à environ 175 wagons de 40 tonnes ou à 280 camions de 25 tonnes de charge utile. Les plus grands porte-conteneurs de navigation intérieure peuvent aujourd'hui charger plus de 400 EVP. Les gros convois prennent tout leur sens dans le cadre d'une politique délibérée de regroupement des volumes portée par la numérisation et alimentée par les préoccupations liées à la durabilité (meilleure utilisation de la capacité des actifs et des terres, décarbonisation, réduction de la consommation d'énergie, etc.). Les cours d'eau plus modestes, sur lesquels peuvent naviguer à une fréquence plus élevée des barges modulaires non polluantes, viendraient compléter le réseau européen de voies navigables. Le transport par voie navigable et le transport fluvio-maritime pourraient ainsi contribuer à réduire les coûts externes et les émissions et à désencombrer les routes et les chemins de fer.

Note : le transport fluvio-maritime est un mode de transport qui allie les avantages du cabotage maritime et ceux de la navigation intérieure et permet de transporter des marchandises par mer et par voies navigables intérieures grâce à un type de bateau particulier, le navire fluvio-maritime. Ce type de transport est possible sur tous les grands cours d'eau européens connectés à la mer, ainsi qu'en Fédération de Russie et sur la mer Baltique.

L'un des atouts du transport fluvio-maritime est la suppression du transbordement dans les ports maritimes, qui permet d'économiser du temps et de l'argent, mais aussi d'améliorer la qualité puisque tout risque de dommage lié à un rechargement est ainsi exclu.

Les nouveaux navires, qui se caractérisent souvent par un tirant d'eau plus faible, peuvent donc naviguer plus loin à l'intérieur des terres en empruntant les voies navigables intérieures depuis les estuaires.

Les Finlandais pratiquent le **transport maritime et lacustre** qui, dans le contexte du présent document, est l'équivalent du transport fluviomaritime.

Un bateau pour chaque type de cargaison

Environ 500 millions de tonnes de marchandises circulent chaque année sur les voies navigables intérieures des 28 pays de l'Union européenne⁶. Ce trafic est assuré par une flotte relativement réduite de 16 000 à 17 000 unités, dont 11 500 bateaux automoteurs et barges de poussage pour marchandises solides, 2 000 bateaux-citernes et 2 600 unités de remorquage et de poussage⁷.

Cette diversité des catégories de bateaux de navigation intérieure fait écho à celle des besoins inhérents aux voies navigables européennes et reflète leurs spécificités. C'est pourquoi les bateaux utilisés peuvent varier d'une voie navigable à l'autre et servir à transporter toutes sortes de marchandises.

Les navires fluviomaritimes transportent principalement du vrac sec, de l'acier et d'autres métaux, du charbon, des engrais, du papier, des produits agricoles, des produits forestiers, des cargaisons spéciales, des marchandises pondéreuses et des conteneurs.

Marché du travail et valeur brute du secteur du transport par voie navigable en Europe

Les entreprises privées du secteur du transport par voie navigable emploient directement environ 45 000 personnes en Europe, sans compter celles qui travaillent dans le secteur public, tous types de statuts confondus (salariés, indépendants et membres de la famille participant à l'exploitation). Il convient toutefois de tenir compte du fait que le transport par voie navigable fait partie de la chaîne logistique et que son exploitation nécessite la participation de certaines entités telles que les autorités portuaires, les installations de manutention (ports), les entreprises d'emportage et de dépotage, les pointeurs et les prestataires externes de services logistiques. Ce secteur fait donc appel à un nombre de personnes beaucoup plus important. Ce faisant, il représente une source d'emplois et de revenus qui contribue à la prospérité de la région⁸.

C'est pourquoi l'augmentation des activités liées au transport par voie navigable dans des zones où la part de ce mode de transport est faible (la région de la mer Baltique par exemple) est susceptible d'y créer de nouveaux emplois et d'en améliorer la prospérité. Cette prospérité contribue aussi à l'amélioration du réseau multimodal, ce qui augmente l'attractivité des régions concernées.

L'exemple de l'Elbe est représentatif des avantages socioéconomiques associés à la navigation intérieure. Selon une étude récente, les services nécessaires au transport par voie navigable génèrent 6 600 emplois directs et 5 300 emplois indirects. Quelque 2 500 emplois supplémentaires résultent des investissements qui en découlent. À cela s'ajoutent 2 000 emplois induits. Au total, le transport par voie navigable sur l'Elbe est donc à l'origine de 16 400 emplois à l'échelle régionale⁹.

⁶ Eurostat (2017), données pour 2015.

⁷ Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) en collaboration avec la Commission européenne, Rapport annuel 2016, La navigation intérieure européenne – Observation du marché, p. 48 f., consultable à l'adresse https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om16_II_fr.pdf.

⁸ CCNR en collaboration avec la Commission européenne, Rapport annuel 2016, La navigation intérieure européenne – Observation du marché, p. 84 f., consultable à l'adresse https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om16_II_fr.pdf.

⁹ www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Studien/Elbschifffahrtsstudie.pdf?blob=publicationFile&v=3, p. 54.

Le port de Bruxelles voit quant à lui passer 6,5 millions de tonnes de marchandises chaque année et représente 12 000 emplois directs et indirects¹⁰.

Le dernier exemple est celui du port de Duisbourg. Selon une étude menée en 2011, plus de 40 000 emplois dépendent directement ou indirectement de ce port intérieur. Plus de 20 000 salariés vivent à Duisbourg et cela représente environ 14 % de l'ensemble des emplois de la ville. La valeur ajoutée créée par ces emplois dépasse 2,7 milliards d'euros. Il convient de garder à l'esprit que le port de Duisbourg, qui traite 130 millions de tonnes de marchandises par an, est le plus grand port intérieur d'Europe. Cet exemple montre clairement les possibilités qu'offrent les opérations logistiques et le transport pour une région¹¹.

3. Transport par voie navigable et transport fluvio-maritime dans la région de la mer Baltique

La particularité des marchés du transport par voie navigable et du transport fluvio-maritime de la région de la mer Baltique tient dans une large mesure aux disparités de développement des marchés liés aux voies navigables, à la situation géographique et aux conditions météorologiques propres aux différentes zones climatiques. Le développement des marchés du transport par voie navigable et du transport fluvio-maritime varie et il en va de même pour les groupes de pression nationaux dans les pays de la région. Par conséquent, le secteur est souvent sous-représenté au niveau européen.

Si le réseau de voies navigables est dense en Pologne (bien qu'en piteux état) et en Allemagne, en Finlande, en Suède et en Lituanie il se concentre dans quelques régions mais offre la possibilité de transférer des marchandises de la route vers les voies navigables.

Les voies navigables scandinaves comprennent des zones lacustres et ont moins de problèmes de tirant d'eau, mais les hivers y sont plus rudes que dans le nord-ouest de l'Europe par exemple. Les bateaux doivent donc appartenir à des classes dont la coque est adaptée aux glaces pour que leur circulation soit possible pendant une plus grande partie de l'année et pour que les solutions logistiques reposant sur la navigation soient plus rentables.

Le transport fluvio-maritime contribue déjà à relier les ports maritimes de la région de la mer Baltique. Comme les problèmes de tirant d'eau sont moins nombreux, ce type de navigation s'intègre efficacement aux marchés nationaux de transport intérieur de la Suède (environ 8 millions de tonnes par an), de la Finlande (environ 2 millions de tonnes par an) et de l'Allemagne (environ un million de tonnes par an). En Russie, le volume de marchandises transportées sur la voie navigable Volgo-Baltiyskiy a atteint 16,6 millions de tonnes en 2017. Le volume de marchandises exportées depuis cette zone vers des États membres de l'Union européenne appartenant à la région de la mer Baltique était d'environ 7 millions de tonnes, dont 2 millions de tonnes de produits pétroliers vers l'Union européenne.

Néanmoins l'évolution des marchés et les problèmes d'infrastructure résultant du manque de modernisation et d'entretien compromettent la continuité du transport fluvio-maritime dans la région. La rénovation des écluses (Scharnebek en Allemagne, le fleuve Göta et Sodertälje en Suède et Saimaa en Finlande) est un point particulièrement important à souligner. Le nord-est de l'Allemagne et les pays baltes comptent parmi leurs voies navigables d'importants fleuves à courant libre tels que l'Elbe, l'Oder, la Vistule et le Nemunas, qui sont moins profonds et mal entretenus par endroits. Le transport y est néanmoins possible, ce qui pourrait contribuer à décongestionner les infrastructures routières et ferroviaires et à mettre en place un système de transport plus écologique à l'avenir, si des investissements sont réalisés. D'autres possibilités de transport par voie navigable pourraient être mises à profit, par exemple en reliant le port polonais de Szczecin à la zone d'activités papetières de Schwedt en Allemagne en utilisant mieux l'Oder.

¹⁰ www.port.brussels/fr/port-de-bruxelles/un-port-au-service-de-la-ville/economic-et-emploi.

¹¹ <http://presse.duisport.de/en/newsroom/port-of-duisburg-is-a-jobs-engine-for-the-whole-region-79.html>.

Le développement du marché du transport par voie navigable s'est récemment accéléré dans la région de la mer Baltique. Les marchés moins avancés commencent à se développer et le potentiel de la navigation intérieure pourrait être exploité à l'avenir, comme le montrent clairement les exemples de la Suède et de la Pologne.

En appliquant la directive 2006/87/CE (un ensemble de règles établissant des prescriptions techniques et opérationnelles pour la circulation des bateaux de navigation intérieure), la Suède a ouvert le marché au transport par voie navigable. Le pays n'ayant toutefois aucune expérience concrète de la capacité des voies de navigation intérieure et des aspects concurrentiels qui y sont liés, la nouvelle législation élaborée par l'Agence suédoise des transports en 2012-2013 a pris pour point de départ les dispositions de la Convention SOLAS*, ce qui a posé de gros problèmes. Il s'est en effet avéré tout simplement impossible d'importer des bateaux d'occasion depuis l'Europe, car ils ne satisfaisaient pas aux normes de la nouvelle législation suédoise. En outre, la Suède est l'un des rares pays à appliquer un droit de chenal pour les bateaux qui font escale dans ses ports, ces droits étant fonction de la taille du bateau et du poids de sa cargaison. Pour ne rien simplifier, la réglementation rend le pilotage obligatoire pour tous les bateaux dont la longueur dépasse 70 mètres (lacs Vänern et Mälaren) ou 60 mètres (fleuve Göta), pilotage dont le prix est bien trop élevé pour les activités ordinaires¹². Il ressort de ces deux exemples que la nouvelle législation considère le transport par voie navigable comme une autre forme de navigation et non comme un mode de transport à part entière qui viendrait concurrencer le transport terrestre et non le transport maritime. Qui plus est, le législateur n'a pas envisagé le transport par voie navigable comme un concurrent du camionnage, lequel n'est astreint ni au droit de chenal, ni à la taxation sur le poids des marchandises, ni au pilotage obligatoire des gros camions.

En Pologne, plusieurs mesures ont abouti à la création d'un cadre institutionnel et stratégique visant à remettre sur pied le secteur du transport par voie navigable. Il s'agit notamment de la création du Ministère de l'économie maritime et de la navigation intérieure en 2015, de l'adoption du document intitulé « Hypothèses pour les plans de développement des voies navigables polonaises pour 2016-2020, avec une perspective jusqu'à 2030 » en 2016, de l'adhésion à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale en 2017 et de l'accent mis sur la nécessité de développer le transport par voie navigable dans la nouvelle stratégie polonaise de développement responsable à moyen terme adoptée en 2017.

L'Allemagne a prévu, dans son plan national de transport le plus récent, des travaux importants pour entretenir ou remplacer les infrastructures de navigation intérieure existantes telles que les écluses.

Il manque néanmoins une stratégie globale pour l'Europe et la région de la mer Baltique qui viendrait stimuler la navigation sur les fleuves, les canaux et les lacs qui n'ont pas encore atteint leur capacité maximale.

La flotte de navigation intérieure peut en principe naviguer sur n'importe quelle voie navigable européenne, mais il existe des bateaux spécialisés pour les chenaux moins profonds ou pour les périodes hivernales. Les principes et la réglementation doivent toutefois être harmonisés et définis pour que soit mis en place un marché unique.

La prochaine étape logique serait de relier le réseau de voies navigables de l'Europe occidentale et centrale à celui de la Russie pour former un marché paneuropéen de la navigation intérieure.

Il convient de renforcer la coopération entre les États membres** et la planification commune afin de favoriser le transport fluvio-maritime et le transport par voie navigable dans la région de la mer Baltique. Idéalement, l'objectif devrait être d'élaborer un plan directeur visant à développer le transport par voie navigable et le transport fluvio-maritime dans la

* *Note du secrétariat* : Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

¹² Il est possible d'obtenir des dérogations, après réalisation d'essais et d'examen par l'Agence maritime. Pour un long chenal, comme celui du fleuve Göta, le coût du premier passage est d'environ 10 000 euros par bateau : www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Sjofart/Avgifter-for-personliga-tillsstand/Lotsdispenser.

** *Note du secrétariat* : ici et ci-dessous, les États membres de l'Union européenne.

région. Cette initiative pourrait être pilotée et présidée par les coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique.

4. Recommandations et plan d'action pour stimuler le transport par voie navigable et le transport fluviomaritime dans la région de la mer Baltique

Les coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique devraient encourager les débats stratégiques et aider les ministères nationaux et les institutions de l'Union européenne à mettre en œuvre les recommandations ci-après.

Il est recommandé d'harmoniser cette démarche avec les discussions du forum des coordonnateurs pour les corridors du réseau RTE-T* et d'y faire participer les associations représentant le secteur du transport par voie navigable et du transport fluviomaritime. Ces associations sont essentielles en ce qu'elles contribuent à faire connaître les difficultés rencontrées par le secteur et les solutions qu'il propose s'agissant du droit national et européen.

4.1 Amélioration du cadre réglementaire

Il convient d'envisager les conditions économiques qui s'appliquent aux services logistiques dans une perspective véritablement mondiale. L'harmonisation des conditions de concurrence entre les divers modes de transport est un prérequis pour parvenir à une concurrence loyale. À l'échelle européenne, l'harmonisation est déjà bien avancée mais elle n'est pas encore totale.

Il est nécessaire de mettre en place un marché unique du transport et de créer des paramètres égaux pour tous les modes de transport.

Le marché intérieur est l'une des plus grandes réussites de l'Union européenne. Son achèvement, qui se poursuit sans relâche, un élément central du programme européen de croissance. Le marché unique reste toutefois inachevé et défaillant dans certains secteurs, en particulier dans celui de la navigation et en particulier du transport fluviomaritime et du transport par voie navigable.

S'agissant des règles et règlements, il faudrait mieux prendre en compte les facteurs qui contrarient le marché du transport par barge, notamment l'accroissement des exigences relatives aux moteurs et, pour les pays scandinaves en particulier, la classification des bateaux et l'admission de ceux-ci dans certaines zones. En comparaison d'autres modes de transport, le transport par voie navigable manque en outre de soutien financier dans différents domaines, notamment celui des infrastructures.

Dans de nombreux cas, les marchandises transportées par voie fluviomaritime entre deux ports maritimes de l'Union européenne perdent leur statut communautaire dès qu'elles quittent le port, ce qui donne lieu à des formalités administratives très lourdes associant plusieurs autorités et acteurs intermédiaires. Les procédures et les prescriptions sont à la fois complexes et répétitives, ce qui entraîne des pertes de productivité et impose une charge de travail et un stress inutiles pour les équipages.

Le manifeste électronique (e-Manifest), sur lequel figurent des informations relatives au statut des marchandises, est considéré comme une solution pratique. Il s'agit d'un instrument harmonisé visant à faciliter la navigation maritime des bateaux faisant escale dans des ports de l'Union européenne et des ports de pays tiers. Les marchandises ainsi transportées pourraient donc être traitées de la même manière que celles transportées par voie terrestre et considérées comme des marchandises communautaires, sauf indication contraire.

Nombre des formalités administratives liées à l'arrivée d'un bateau sont dépassées, inutiles et répétitives, que les documents concernent les marchandises ou l'équipage. Ces

* *Note du secrétariat* : réseau transeuropéen de transport.

formalités devraient être simplifiées et rationalisées plus avant afin d'alléger la charge administrative, par exemple grâce à une mise en place effective du guichet unique européen.

Les coûts externes des différents modes de transport ne sont pas encore pleinement pris en compte dans la fiscalité. Le transport par voie navigable, et en particulier le transport fluviomaritime, est de ce fait plus cher que d'autres modes de transport intérieur. Dans de nombreux pays de la région de la mer Baltique, cette navigation pâtit des coûts élevés imposés pour l'utilisation des infrastructures navigables, contrairement aux transports routier et ferroviaire, ce qui fausse la concurrence.

La navigation intérieure doit faire partie intégrante d'un système de transport global et être reliée aux modes de transport terrestres. Il convient en outre d'élaborer et de mettre en place des instruments financiers efficaces pour faire passer les marchandises de la route vers les voies navigables. Il faudra tenir compte de cela lorsque la directive 92/106/CEE, qui n'est pas vraiment adaptée aux besoins du secteur, sera modifiée.

Les cadres réglementaires nationaux sont un réel problème. Le transport par voie navigable et le transport fluviomaritime sont trop souvent régis par la législation nationale, ce qui est source de disparités entre les pays de la région de la mer Baltique. Ainsi, en Suède et en Finlande, les droits liés au pilotage causent un tort certain au transport par voie navigable. Ces droits n'existant pas dans de nombreux autres pays de la région, le transport par voie navigable dans ces deux pays est moins compétitif. Il faudrait s'efforcer d'assurer la navigation libre sur toutes les voies navigables intérieures en maintenant un niveau de sécurité élevé. D'importants progrès techniques ont été réalisés dans le domaine de la navigation électronique ces vingt dernières années, et les systèmes d'identification automatique (AIS) et d'organisation du trafic (VTS) pourraient avoir un rôle à jouer à l'avenir.

La Suède a créé des zones de navigation intérieure mais, d'un point de vue européen, ces zones paraissent complètement à l'écart. Ce type d'initiatives devrait être évité à l'avenir car il restreint le développement du marché.

Note : Modèle pilote, en Suède, dans le cadre du projet EMMA – Développement du marché de la navigation intérieure

Un modèle techniquement et économiquement viable a été développé pour le transport de marchandises en vrac dans la région de Stockholm et sur le lac Mälaren. Des études ont été menées pour savoir s'il serait possible de réorienter la distribution du transport routier vers une solution logistique maritime et fluviale. Elles ont abouti à la réalisation d'un essai de transport de conteneurs par barge de Göteborg au lac Vänern via le canal du Göta. Parmi les activités menées dans le contexte du modèle pilote, on peut citer la conception technique d'un prototype de barge fluviale adaptée aux conditions de navigation particulières à la Suède.

L'expérimentation permet de renforcer le transport par voie navigable et d'améliorer la réglementation suédoise en matière de navigation intérieure.

La Commission économique pour l'Europe a déjà examiné la possibilité d'ajouter à la résolution n° 61 des règles relatives au transport fluviomaritime qui permettraient aux bateaux de navigation intérieure de naviguer en dehors des zones de navigation intérieure traditionnelles moyennant quelques exigences de sécurité supplémentaires. Cette ouverture du transport par voie navigable au transport fluviomaritime pourrait, dans le cas de la mer Baltique, combler les écarts entre les régions classées comme zones 3 à 1 et faciliter l'augmentation des volumes transportés entre plaques tournantes.

S'agissant du transport entre ports maritimes et arrière-pays, qui est l'un des segments les plus importants du marché du transport par voie navigable, les barges ne sont pas traitées de la même manière que les camions et les trains dans certains pays de la région de la mer Baltique. L'inégalité des taxes de manutention au terminal et certains handicaps opérationnels tels que les longs délais d'attente pour les barges dans les ports, en sont des exemples. Cette différence de traitement pèse sur la compétitivité du transport par voie navigable : les taxes de manutention au terminal sont parfois deux fois plus élevées que pour la route ou le rail et le coût de l'attente dans les terminaux fait augmenter considérablement

le coût de ce type de transport. Ces deux facteurs ont une influence considérable sur la compétitivité du transport par voie navigable.

Recommandations :

À la Commission européenne et au Parlement européen : Continuer de contribuer à la réalisation des objectifs énoncés dans le Livre blanc sur les transports, à savoir établir le cadre d'un système européen d'information, de gestion et de paiement pour le transport multimodal et progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur ».

À la Commission européenne et au Parlement européen : Poursuivre le développement du manifeste électronique et hisser l'initiative des guichets uniques nationaux de l'Union européenne au niveau supérieur en créant un véritable guichet unique européen. Grâce à cette solution, les marchandises communautaires bénéficieront du marché interne, même si les bateaux qui les transportent font escale dans des ports de pays tiers, tandis que les marchandises non communautaires seront soumises aux mêmes exigences de conformité totale que celles qui existent actuellement. Les autorités douanières pourront consacrer plus de ressources à l'évaluation des risques et au dédouanement des marchandises non communautaires, tandis que les marchandises communautaires pourront circuler plus librement.

À la Commission européenne et au Parlement européen : Mettre très rapidement un terme à la pratique consistant à faire payer des droits plus élevés pour l'utilisation des infrastructures publiques et pour la manutention dans les ports. Il faut en outre encourager le traitement équitable des barges dans les chaînes d'approvisionnement et les ports maritimes.

Aux États membres appartenant à la région de la mer Baltique et aux coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique : Uniformiser rapidement la législation en vigueur dans la région de la mer Baltique. Le cadre actuel n'est pas favorable au transport par voie navigable. Ainsi, bien que la Suède applique la directive sur les prescriptions techniques relatives aux bateaux de navigation intérieure (2006/87/CE), la plupart des exigences non strictement techniques concernant les bateaux de navigation intérieure sont toujours fondées sur la Convention SOLAS de l'Organisation maritime internationale. Ce n'est qu'un exemple parmi d'autres de cas où des réglementations incomplètes ont des effets néfastes sur le marché du transport par voie navigable et les acteurs privés hésitent à se lancer dans de nouvelles entreprises. Les problèmes de législation limitent la croissance de tout le secteur de la navigation intérieure.

Aux coordonnateurs de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique, à la Commission européenne et au Parlement européen : Réexaminer les lois régissant la navigation de bateaux fluvio-maritimes sur les voies intérieures. Il est nécessaire de mettre à jour la législation maritime en y incluant les spécificités de la navigation fluvio-maritime.

Aux coordonnateurs de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique, à la Commission européenne et au Parlement européen : Réexaminer les systèmes nationaux de pilotage pour les bateaux de navigation intérieure et fluvio-maritime en visant à assurer la sécurité de la navigation sans pilotage.

4.2 Amélioration structurelle de l'administration et des associations sectorielles

Les marchés de la navigation intérieure étant en plein essor, tous les pays de la région de la mer Baltique ne sont pas nécessairement dotés d'une structure administrative adaptée. En Suède et en Finlande, par exemple, aucun organe officiel ne s'occupe du développement de la navigation intérieure, et la Suède n'a d'ailleurs aucune interaction avec d'autres États de l'Union européenne à ce sujet.

Les gouvernements, les administrations, les organisations internationales, les affréteurs, les transitaires, les ports, les entreprises de logistique, entre autres, ne connaissent suffisamment ni les forces et les faiblesses, ni les avantages et les risques du transport par voie de navigation intérieure et du transport fluvio-maritime, ce qui nuit à l'évolution

technique et à l'élaboration de nouveaux concepts logistiques. Tout progrès dans ce domaine permettrait de renforcer plus encore le secteur.

Le secteur du transport par voie navigable et du transport fluvio-maritime doit présenter aux administrations une vision claire des caractéristiques, des avantages et des besoins qui lui sont propres, si l'on veut que s'instaure un dialogue sur la façon de rendre le secteur compétitif. Néanmoins, lorsque le secteur de la navigation intérieure est (très) petit, il n'existe généralement pas de structures efficaces de lobbying aux niveaux national et international. Il est capital d'étudier et de mettre en place, en concertation avec les différents échelons de l'administration, les conditions structurelles propres à encadrer le marché.

Il convient d'appeler tout particulièrement l'attention sur les travaux menés depuis octobre 2017 par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Le CESNI a été établi il y a peu par une résolution de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) portant création d'un comité européen chargé d'établir des normes communes dans le domaine de la navigation intérieure. Il relève d'un régime juridique fortement intégré, encadré par les directives de l'Union européenne portant sur les prescriptions techniques et les qualifications professionnelles, l'accent étant mis depuis peu sur la réglementation relative aux services d'information fluviale (SIF). Le CESNI s'emploie à promouvoir l'élaboration de prescriptions uniformes, modernes et faciles à mettre en pratique ; ce faisant, il influence directement les procédures législatives européennes concernant le transport par voie navigable et le transport fluvio-maritime. C'est pourquoi il serait bon que les parties prenantes nationales du secteur de la navigation intérieure de la région de la mer Baltique, qui sont indéniablement sous-représentées dans cet important comité, y accordent une attention particulière.

Note : Les analyses menées dans le cadre du projet EMMA ont révélé l'insuffisance des structures administratives et associatives liées à la navigation intérieure dans la région de la mer Baltique.

Le cadre réglementaire national doit souvent prendre en considération les règles et la réglementation européennes, qui sont l'émanation des institutions de l'Union européenne. C'est pourquoi les institutions nationales doivent également s'inscrire dans les structures européennes.

En particulier, il serait bon que les parties prenantes nationales du secteur de la navigation intérieure de la région de la mer Baltique s'intéressent au CESNI, dans lequel elles sont indéniablement sous-représentées.

De plus, les analyses ont clairement montré que les pays de la région de la mer Baltique (à l'exception de l'Allemagne et, dans une certaine mesure, de la Pologne) n'étaient pas assez présents dans les associations du secteur de la navigation intérieure de Bruxelles. Ce phénomène s'explique souvent par l'absence d'associations nationales sectorielles. On peut donc faire valoir que cette déficience à l'échelle nationale influence également la représentation du secteur sur le plan européen.

Recommandations :

Aux coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique et aux États membres appartenant à la région de la mer Baltique : Établir un groupe de réflexion commun sur la question du transport par voie navigable et du transport fluvio-maritime dans la région de la mer Baltique (ou une entité analogue à l'échelle de la région), auquel participeraient tous les États membres concernés de la région. Diverses parties prenantes et associations expérimentées issues du secteur du transport par voie navigable devraient y participer. Ce groupe de réflexion pourrait être la première étape vers une bonne représentation des premiers acteurs du marché sur les plans national et européen.

Aux États membres de la région de la mer Baltique : Envisager de renforcer l'implication des différents échelons administratifs en faveur du transport par voie navigable et du transport fluvio-maritime. La mise à contribution d'experts nationaux et/ou internationaux pour consulter les administrations et pour déterminer les secteurs prioritaires pour le développement du transport par voie navigable pourrait servir de point de départ.

Aux États membres de la région de la mer Baltique : Demander, avec l'appui de la Commission européenne, une meilleure intégration des administrations de la région de la mer Baltique compétentes en matière de navigation intérieure dans des comités européens tels que le CESNI. Il conviendrait de veiller à ce que les travaux du CESNI tiennent compte de tous les États membres et de leurs groupes d'intérêt. De même, les spécificités commerciales et régionales de la région de la mer Baltique devraient être prises en compte dans la réflexion sur la compétitivité du secteur du transport par voie navigable et du transport fluvio-maritime dans cette région.

Aux États membres de la région de la mer Baltique : Prendre part aux activités de comités européens compétents dans le secteur du transport par voie navigable et du transport fluvio-maritime, tels que le CESNI, afin d'y faire valoir les spécificités, les besoins et les solutions propres à la région.

À la Commission européenne : Développer le CESNI et élargir ses domaines de travail à d'autres thèmes intéressant la navigation intérieure et sa meilleure intégration dans les chaînes d'approvisionnement par l'instauration de conditions garantissant l'égalité de tous les modes de transport en ce qui concerne l'accès au marché.

Aux associations nationales et européennes de transport par voie navigable : Unir leurs forces et soutenir les marchés émergents dans le domaine du transport par voie navigable, dans les cas où une association administrative et sectorielle n'est pas encore pleinement développée en vue de l'objectif commun d'un renforcement de la navigation intérieure en Europe.

4.3 Numérisation

La numérisation peut fortement améliorer la gestion du trafic et des expéditions en fournissant des informations plus précises sur la circulation et l'état des infrastructures ainsi que sur la situation géographique des véhicules et des marchandises. L'amélioration, tout au long de la chaîne d'approvisionnement, de l'accès des acteurs publics et privés aux données numériques sur le transport et de la mise en commun des données en question, peut favoriser la fluidité des flux d'information et offrir une vaste gamme de nouvelles possibilités commerciales.

Pour être intégrée dans les chaînes de transport multimodal, la navigation intérieure doit être compétitive. Les systèmes télématiques sont utilisés depuis des années dans les transports aérien, maritime et routier, mais le transport par voie de navigation intérieure souffre d'un retard dans ce domaine. On considère que le transport par voie navigable et le transport fluvio-maritime doivent absolument, pour accroître leur efficacité et leur rentabilité, faire des progrès en matière de numérisation et d'intégration aux chaînes d'approvisionnement multimodales. Ce point est particulièrement important en ce qui concerne l'intégration transfrontière et multimodale. En outre, il convient de numériser encore davantage le transport pour réduire la charge administrative, ce qui ouvrira de surcroît de nouvelles possibilités dans le domaine du transport par voie navigable semi-autonome ou pleinement autonome.

Bien que la numérisation et la navigation électronique aient beaucoup évolué, le transport par bateau de navigation intérieure ou fluvio-maritime coûte cher. Le recours obligatoire aux pilotes pour la navigation en mer, sur les cours d'eau et dans les estuaires fait grimper les prix. L'installation de systèmes de navigation électronique adaptés pourrait permettre de s'affranchir de cette obligation en maintenant un degré élevé de sécurité, et ainsi ouvrir la voie à de futures technologies telles que la navigation autonome.

Les notions de services d'information fluviale (SIF), de services d'organisation du trafic (VST) et de gestion des corridors de transit fondée sur les SIF, ainsi que les infrastructures correspondantes, sont en cours de perfectionnement dans le cadre des projets suivants, menés sous l'égide du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) : CoRISMa, RIS COMEX, RheinPorts Information System (RPIS), MONALISA,

MONALISA 2.0 et Sea Traffic Management Validation¹³. En particulier, la gestion des corridors vise à favoriser la planification des itinéraires et des voyages ainsi que la gestion du trafic et des acheminements. Ces initiatives constituent un premier pas en direction des systèmes de contrôle du trafic à distance et de la navigation autonome. Des activités pilotes ont déjà débuté dans certaines régions européennes. Le secteur des transport intérieurs, pour être à même d'assurer un accès sans limite et des services compétitifs, doit être interopérable. En Europe centrale, la mise en œuvre de services interopérables d'information fluviale fournira des informations pour la navigation. Il convient cependant de noter que la Scandinavie, par exemple, ne dispose ni de SIF ni de l'infrastructure adaptée, mais que des systèmes similaires d'organisation du trafic (VTS), d'identification automatique (AIS) et d'échange de données à guichet unique sont en service. Ces systèmes sont utilisés dans le cadre du trafic maritime. Dans certains pays de la région de la mer Baltique tels que les pays nordiques, les voies de navigation intérieure sont reliées à la mer plutôt qu'à d'autres voies navigables. Des navires de mer tels que les navires de navigation fluviomaritime sont utilisés en plus des barges fluviales. Il est peu probable que des SIF spécifiques à la navigation intérieure soient mis en place, notamment parce que le transport fluviomaritime prédomine sur ces voies navigables et parce que la multiplication de systèmes similaires est inutile. C'est pourquoi il convient de prendre en compte, dans la réglementation tout comme dans la pratique, l'interopérabilité entre les systèmes conçus pour la navigation maritime et ceux destinés à la navigation intérieure (SIF/VTS).

Notes :

Modèle pilote dans le cadre du projet EMMA en Allemagne du Nord et du Nord-Est : association des données disponibles sur la navigation intérieure dans une application cartographique en ligne

Un logiciel cartographique en ligne permet d'associer les informations des SIF (par exemple l'index SIF ou les avis à la batellerie*), les informations sur l'état des infrastructures et les informations générales sur le trafic. Une plateforme d'information numérique à la disposition des parties prenantes de la navigation intérieure peut ainsi mettre en corrélation toutes les données numériques disponibles, ce qui permet par exemple de communiquer aux capitaines les renseignements les plus à jour sur un trajet donné.

Analyse comparative, dans le cadre du projet EMMA, des services d'information fluviale et des services d'organisation du trafic en Finlande, en vue de la mise au point d'un éventuel portail d'information sur le trafic sur le canal de Saimaa

L'analyse en question a été réalisée face à la difficulté qu'il y a à coupler les systèmes SIF et VTS. Elle donne des orientations sur les modalités de mise au point d'un « portail » (sorte de plateforme centralisée) pour la communication d'informations sur la navigation dans la région du canal de Saimaa.

L'analyse est liée au logiciel pilote allemand susmentionné, l'idée étant de tirer parti de l'expérience acquise.

¹³ Projets financés par le MIE et cofinancés par l'UE, sous les numéros : 2012-EU-21007-S, 2010-EU-21109-S, 2014-EU-TM-0206-S, 2015-EU-TM-0036-W, 2015-EU-TM-0038-W.

* *Note du secrétariat* : en anglais « Notices to Skippers » (NtS).

Recommandations :

Aux coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique, aux États membres de la région de la mer Baltique, à la Commission européenne et au Parlement européen : Les services d'information fluviale et les systèmes de navigation maritime (par exemple VTS et AIS) doivent être interopérables dans la région de la mer Baltique. Par exemple, Les SIF récemment mis au point ne doivent pas empêcher l'entrée des bateaux de navigation fluviomaritime sur le réseau de voies navigables et vice versa. Dans le cadre du développement des SIF, il convient d'envisager de mettre au point des interfaces de liaison avec les VTS. À défaut, certaines zones de la région de la mer Baltique ne seront pas en mesure de bénéficier des services améliorés mis en place à l'échelle européenne.

Aux coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique et aux États membres de la région de la mer Baltique : Se tenir informés des évolutions des SIF et adapter en conséquence les VTS. Les moyens de suivi par VTS existants devraient être transformés en un outil plus actif de contrôle du trafic et de planification des itinéraires.

Aux États membres de la région de la mer Baltique : Mettre en place une infrastructure adaptée afin d'intensifier la numérisation des moyens et le déploiement de systèmes de transport intelligents de manière à accroître l'efficacité et la sécurité des transports et à préparer le futur déploiement des moyens de navigation autonome.

Aux États membres de la région de la mer Baltique : Favoriser l'échange de données ainsi que la mise en place de plateformes d'information faciles d'utilisation et d'une plateforme unique permettant de communiquer des informations relatives à la navigation, des informations pratiques et des renseignements administratifs concernant les voies de navigation intérieure. La disponibilité et l'utilisation de données en libre accès sont des conditions indispensables qui doivent être recherchées par toutes les parties prenantes. L'établissement de passerelles entre les services d'information fluviale, les instruments électroniques et les autres applications numériques devrait, à l'avenir, garantir la compatibilité.

4.4 Infrastructure des voies navigables et entretien de cette infrastructure

Dans la région de la mer Baltique, les politiques générales relatives aux transports et les investissements qui s'y rapportent sont trop souvent axés sur les transports routiers et ferroviaires. Les avantages de la navigation intérieure en ce qui concerne les coûts externes engagés par l'ensemble de la société n'ont pas été suffisamment pris en compte. Par conséquent, des liaisons manquantes et des goulets d'étranglement viennent restreindre l'efficacité générale du transport par voie navigable et du transport fluviomaritime dans la région de la mer Baltique. C'est pourquoi, dans certaines régions, la capacité de ces modes de transport à concurrencer les modes de transport dominants que sont la route et le rail est limitée. L'investissement dans les voies de navigation intérieure a l'avantage d'avoir des retombées sur d'autres secteurs que le transport, notamment les activités de loisirs ou celles de la compagnie de navigation Weiße Flotte, ce qui améliore le rendement social de ces investissements. Ce point devrait être pris en compte lors de la programmation de nouveaux investissements.

Les transports par voie navigable sont souvent transfrontaliers ; ils empruntent même parfois plusieurs corridors de transport. Pour mettre en place et faire fonctionner des moyens de transports réguliers, il convient d'adopter une vision globale des différents corridors. Néanmoins, les corridors du réseau RTE-T ne couvrent pas la totalité des voies navigables pertinentes en Europe. Il importe tout particulièrement de relier les voies navigables de la région de la mer Baltique à celles du réseau RTE-T.

En ce qui concerne la Suède, il convient qu'un plus grand nombre de sections des voies navigables nationales soient reclassées comme étant adaptées à la circulation de barges. C'est pourquoi il est nécessaire de mettre en œuvre un programme dynamique permettant de faire l'état des lieux des chenaux et les voies navigables existants et d'éliminer les obstacles qui y entravent la navigation. De même, il est capital de développer le réseau des voies de navigation intérieure suédoises afin de créer une zone d'échanges dotée d'un bon rapport coût/efficacité.

Notes :

Dans le cadre du projet EMMA, une analyse des goulets d'étranglement a été réalisée et a permis d'arrêter des mesures favorables au développement durable de la navigation intérieure dans la région de la mer Baltique.

L'accent a été mis sur la détermination de mesures relatives aux infrastructures susceptibles d'avoir une très forte incidence sur la répartition modale, et ainsi de faire croître la part de la navigation intérieure dans la région.

Dans le cadre du projet EMMA, une analyse coûts-avantages de la modernisation des écluses du canal de Saimaa (Finlande) a été menée.

Cette analyse a porté sur les effets qu'aurait sur les transports, le long du trajet Joensuu-Düsseldorf-Joensuu, l'agrandissement des écluses dans la région du canal de Saimaa et les coûts socioéconomiques connexes. En raison des activités de l'industrie du bois, cette région présente un fort potentiel pour le transport fluviomaritime ; néanmoins, pour que le transport de marchandises soit efficace, une infrastructure adaptée doit être en place.

Dans le cadre du projet EMMA, une étude relative au site d'implantation d'une plateforme intermodale reliée au réseau des voies navigables de Pologne a été réalisée.

Il est prévu d'ouvrir, près de Bydgoszcz, un nouveau port fluvial assorti d'un centre logistique afin de développer la navigation intérieure le long de la Vistule. À l'avenir, ce fleuve pourrait relier à Varsovie les ports maritimes polonais de Gdynia et Gdansk. L'étude réalisée a présenté une analyse des déterminants environnementaux, hydrologiques, techniques et infrastructurels recensés dans la zone qui s'étend entre Bydgoszcz et Solec Kujawski. Elle pourrait servir un objectif commun d'apprentissage pour les autres régions qui prévoiraient de futurs investissements analogues.

Les investissements privés sont particulièrement freinés par l'insuffisance des mesures d'entretien, de réhabilitation et de régénération des bassins hydrographiques et de l'infrastructure, qui rend précaires les conditions de navigation. Cela rend la viabilité économique de la navigation intérieure incertaine et se traduit également, au niveau de la flotte, par un manque de modernisation et d'innovation. Le secteur privé n'investit que s'il attend un retour sur ses investissements. Pour résumer, les incertitudes qui pèsent sur les futures possibilités dans le domaine de la navigation dans certains pays ou bassins hydrographiques de la région de la mer Baltique font obstacle aux investissements privés.

L'utilisation de l'infrastructure des voies navigables doit être pleinement respectueuse de la législation européenne et des législations nationales relatives à l'environnement. Cela étant, la législation environnementale européenne est trop souvent utilisée comme un outil systématique de contestation des procédures d'octroi d'autorisations. La réglementation et sa mise en œuvre devraient assurer un plus grand équilibre entre la protection de l'environnement et la compétitivité du transport par voie navigable et du transport fluviomaritime. En particulier, les différentes façons d'appliquer la réglementation à l'échelon national sont source de difficultés et vont même parfois jusqu'à entraver de façon inacceptable l'évolution des transports par voie navigable. Dans plusieurs zones de la région de la mer Baltique, telles que les zones frontalières de l'Elbe et de l'Oder, il est difficile d'investir dans les infrastructures.

Recommandations :

Aux États membres de la région de la mer Baltique : Entretien, réhabiliter et améliorer les infrastructures utilisées en navigation intérieure avec le même soin que les infrastructures routières et ferroviaires, lorsque cela se justifie sur le plan économique. Les coûts externes doivent être pris en compte lors de l'examen des différents facteurs devant éclairer les processus de décision, une comparaison étant faite avec les projets d'infrastructures ferroviaire et routière.

Aux coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique et aux États membres de la région de la mer Baltique : Stimuler les débats relatifs à l'élargissement du réseau de voies navigables RTE-T et intégrer les voies de navigation intérieure de la région de la mer Baltique dans les corridors du réseau central. Il importe tout particulièrement de relier les voies navigables de la région de la mer Baltique à celles du réseau RTE-T.

Aux coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique, à la Commission européenne et au Parlement européen : Habilitier le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) à financer des projets d'entretien et de réhabilitation. Donner une plus grande importance, dans les projets européens liés au transport et les livres blancs qui s'y rapportent, à l'infrastructure des voies navigables.

Aux États membres de la région de la mer Baltique, aux coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique, à la Commission européenne et au Parlement européen : Arrêter des règles explicites pour les procédures d'autorisation en ce qui concerne les modalités et les délais applicables aux décisions relatives aux projets sur les infrastructures. Les autorisations accordées ne devraient pas être remises en question ultérieurement.

Aux États membres de la région de la mer Baltique : Élaborer, en concertation avec les organisations compétentes dans le domaine de l'environnement, un guide recensant les pratiques optimales relatives aux investissements dans les voies de navigation intérieure. Un tel document pourrait donner lieu à des recommandations à l'intention des investisseurs désireux de construire, d'entretenir et de réhabiliter des infrastructures, concernant la manière de respecter au mieux les législations européenne et nationales relatives à l'environnement.

4.5 Viabilité et innovation

L'amélioration de la viabilité est l'un des principaux défis du secteur des transports en général et des transports par voie navigable en particulier. Le **développement des technologies relatives aux carburants de substitution** dans le transport par voie navigable et le transport fluvio-maritime est un processus complexe. Par exemple, il n'est pas forcément nécessaire, pour rendre les moteurs plus écologiques, de construire de nouveaux bateaux. Quant à la question du cycle de vie, la longue durée de vie des coques de bateaux implique moins d'émissions de carbone, sur le plan de la production, par comparaison avec la courte durée de vie des camions.

Les moteurs hybrides (tels que ceux qui fonctionnent au diesel et à l'énergie électrique) ou les carburants de substitution tels que le gaz naturel liquéfié (GNL) ou le biogaz liquéfié pourraient jouer un rôle important dans les technologies des moteurs à venir, pour des raisons environnementales, techniques, commerciales et économiques. Les technologies de propulsion intégralement électriques ou à hydrogène pourraient également être des solutions adaptées pour les plus petits bateaux et les transports sur de courtes distances.

Pour effectuer cette transformation, il convient de prendre des mesures variées, telles que l'élaboration de textes réglementaires et de normes, la création d'infrastructures et la construction de nouveaux moteurs, et le financement du secteur à un niveau suffisant. D'un côté, le financement de nouveaux moteurs et de nouveaux dispositifs de propulsion pour la navigation intérieure reste problématique. De l'autre, les ports doivent être dotés d'une nouvelle infrastructure permettant le fonctionnement des bateaux avec des carburants de substitution, ce qui nécessite des investissements et une diminution du risque d'investissement.

Le transport par voie navigable et le transport fluvio-maritime pourraient contribuer à l'acheminement à moindre coût des carburants de substitution des ports maritimes jusqu'aux clients des zones industrielles bordant les voies de navigation intérieure.

*Notes :***Étude concernant la transformation du système de propulsion d'une barge fonctionnant au diesel en un système alimenté au GNL/biogaz liquéfié, menée par des partenaires lituaniens et suédois dans le cadre du projet EMMA**

Des partenaires lituaniens et suédois mènent actuellement conjointement des recherches sur les possibilités de transformation du système de propulsion d'une barge classique fonctionnant au diesel en un système alimenté au GNL/biogaz liquéfié. L'étude porte principalement sur les coûts d'investissement ainsi que la rentabilité de l'adaptation d'une barge, le but étant de tirer des conclusions sur les différentes solutions possibles.

Étude sur la conception d'un type de barge nouveau qui permettrait de prolonger la saison de navigation sur les voies navigables de Scandinavie, menée dans le cadre du projet EMMA

Les pays du Nord connaissent des conditions météorologiques hivernales plus difficiles que les autres pays, avec les effets qui en découlent pour la navigation intérieure. Néanmoins, des solutions visant à prolonger la période de navigation sont en projet. Une étude technique a été réalisée sur l'adaptation d'une barge de navigation intérieure de la classe III de manière à améliorer sa résistance à la glace et à permettre sa navigation sur le lac Mälaren au milieu des glaces.

Pour que le succès commercial soit au rendez-vous, il importe que ces travaux interdépendants soient menés de concert. La diffusion d'informations sur l'état d'avancement des actions menées dans différents domaines suscite la confiance des administrations publiques et du secteur de la navigation, ce qui peut les inciter à faire de nouveaux investissements et à hâter le processus de transition. Ce point est essentiel, compte tenu du coût élevé de l'investissement en matière d'innovation.

L'innovation dans le domaine de l'architecture navale peut contribuer à améliorer la compétitivité de la navigation intérieure. Cela est particulièrement vrai dans les régions où les conditions de navigation et les conditions météorologiques sont difficiles. Il serait judicieux d'examiner de plus près d'éventuelles solutions concernant les bateaux légers, les convois de barges de poussage et les bateaux de classe glace. Il convient également de mettre au point des modèles commerciaux axés sur la modernisation ou sur le renouvellement des flottes anciennes de transport par voie navigable et de transport fluvio-maritime. Une expérience a été acquise en la matière, mais la communication sur les solutions éprouvées, n'est pas suffisante en Europe.

En outre, les nouveaux programmes de construction ainsi que les investissements dans les nouvelles technologies (les applications SIF, par exemple) dépendent, dans une large mesure, des ressources financières et techniques des propriétaires de bateaux et de leurs capacités d'investissement et d'innovation. La promotion de l'innovation dans tous les domaines concernés, et tout particulièrement dans le processus tendant à rendre la flotte plus respectueuse de l'environnement, doit être assortie d'instruments susceptibles d'aider les propriétaires de bateaux à investir.

Les modèles logistiques jouent un rôle capital dans l'innovation. Outre les larges chenaux de la région de la mer Baltique, toute une série de plus petits chenaux qui relient des villes pourraient bénéficier de solutions multimodales applicables au transport de palettes, de grands sacs, de colis, de déchets, etc. Il conviendrait d'envisager d'intégrer dans la logistique urbaine des solutions relatives au transport par voie navigable (par exemple le transport en plus petites quantités) et de prendre en compte ces solutions dans l'aménagement du territoire (urbain) afin de lutter contre l'encombrement et la fragmentation de l'espace. Les transports publics par bateau-taxi ou bateau-bus devraient faire partie intégrante de modèles logistiques urbains exploitant au mieux les voies navigables.

Recommandations :

Aux coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique, aux États membres de la région de la mer Baltique, à la Commission européenne et au Parlement européen : Mettre au point et promouvoir une plateforme européenne pour l'innovation et le développement des connaissances dans le domaine des transports par voie navigable, qui mettrait à contribution les États membres, les instituts de recherche, l'industrie et les associations sectorielles européennes et régionales dans le domaine du transport par voie navigable. Cette plateforme permettrait de combiner et de mettre en commun les connaissances et l'expérience acquises dans le secteur, par exemple dans les domaines de la conception des bateaux, les nouveaux systèmes de propulsion, les carburants de substitution, la numérisation etc. Un premier pas a été fait dans la bonne direction lorsque l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) et l'Organisation européenne des bateliers (OEB) ont annoncé avoir mis en place une plateforme consacrée au transport par voie navigable. Le déploiement de moyens supplémentaires et d'un guichet unique pour la communication d'informations aux parties prenantes du secteur reste une nécessité qu'il convient d'étudier.

Aux coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique, aux États membres de la région de la mer Baltique, à la Commission européenne et au Parlement européen : Établir un espace d'échanges entre les représentants du secteur et les associations professionnelles, dans le but d'arrêter une stratégie relative aux investissements et au déploiement, dans l'ensemble du secteur, de carburants de substitution aux fins du transport par voie navigable et du transport fluviomaritime dans la région de la mer Baltique.

Aux coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique, aux États membres de la région de la mer Baltique, à la Commission européenne et au Parlement européen : Faire des recherches et mettre en œuvre des activités pilotes concernant l'essai de nouveaux systèmes de propulsion et de nouvelles procédures d'emplissage dans les ports intérieurs et les ports maritimes, ainsi que de nouveaux modèles de bateaux, pour répondre aux spécificités des voies navigables de la région. En outre, favoriser la mise au point, pour le transport par voie navigable et le transport fluviomaritime, d'un concept différent en matière de carburants, et travailler ensemble sur des accords européens, par exemple pour coordonner la planification d'un réseau de postes d'avitaillement.

Favoriser l'innovation dans le secteur en utilisant les instruments de financement disponibles à l'échelle européenne et sur le plan national.

Aux coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique, aux États membres de la région de la mer Baltique, à la Commission européenne et au Parlement européen : Promouvoir de nouveaux modèles logistiques et des activités pilotes en intégrant mieux à la logistique urbaine le transport par voies navigables, lorsque ce type de voie existe.

4.6 Instruments d'appui personnalisés destinés à dynamiser le transport par voie navigable et le transport fluviomaritime

Il est avéré que le coût élevé de l'investissement et la difficulté d'accès aux sources privées et publiques de financement empêchent souvent la création de nouveaux services et le renouvellement ou la modernisation des flottes de transport par voie navigable et de transport fluviomaritime, ainsi que l'entretien et la réhabilitation des infrastructures des voies navigables et l'investissement dans ce domaine.

Dans le même temps, le secteur du transport par voie navigable et du transport fluviomaritime doit renouveler ou moderniser sa flotte tout en restant dans la course en matière d'investissements en faveur des nouvelles technologies. Le marché du transport par voie navigable, particulièrement dans la région de la mer Baltique, ne se distingue ni par l'importance de ses marges bénéficiaires, ni par la garantie de la rentabilité de l'investissement. Cette situation défavorable se traduit par une réticence des pouvoirs publics,

qui font face à des restrictions budgétaires, à investir dans les infrastructures d'un secteur moins innovant ou développé que d'autres, ce qui crée un effet de cercle vicieux.

Les bienfaits du renforcement du secteur du transport par voie navigable et du transport fluvio-maritime sont pourtant évidents :

Le transport par voie navigable et le transport fluvio-maritime peuvent rendre les transports et la logistique écologiques et intelligents et les décongestionner !

Partant, il convient d'intensifier les activités de recherche-développement en faveur de nouvelles technologies rentables. Les barges électriques, la navigation autonome et les chenaux intelligents constituent autant de pistes susceptibles de façonner l'avenir de la navigation intérieure. Les services d'information fluviale (SIF) et les services d'organisation du trafic (VTS) peuvent permettre d'accroître l'efficacité, la rentabilité et la sécurité des transports et de mieux relier le transport par voie navigable et le transport fluvio-maritime aux autres acteurs ainsi qu'aux flux d'informations dans les chaînes d'approvisionnement.

Pour réaliser ces objectifs ambitieux, des financements européens sur mesure et des instruments financiers devront être mis à la disposition du secteur du transport par voie navigable et du transport fluvio-maritime.

Recommandations :

Aux coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique, aux États membres de la région de la mer Baltique, à la Commission européenne et au Parlement européen : S'entendre, avec les professionnels du secteur et leurs associations, sur un dispositif spécifiquement destiné à renforcer le transport par voie navigable et le transport fluvio-maritime.

Aux coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique, aux États membres de la région de la mer Baltique, à la Commission européenne et au Parlement européen : Mieux prendre en compte, dans les mécanismes de financement nationaux et européens, les spécificités des marchés régionaux des voies navigables. Il convient, dans les discussions concernant le prochain cadre financier pluriannuel (CFP), de faire une plus grande place au financement de la navigation intérieure après 2020 par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Il serait judicieux d'assurer la continuité des instruments mis en œuvre dans le cadre des programmes NAIADES II et INTERREG aux fins du financement de l'échange des connaissances et de l'innovation dans le secteur et de développer ces instruments plus encore. Compte tenu des différences de développement de la navigation intérieure dans les États membres, les programmes de financement devraient tenir compte des spécificités, des difficultés et des besoins propres à chaque région, pour que des normes communes puissent, à l'avenir, être appliquées à l'ensemble du réseau.

Aux coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique et à la Commission européenne : Mieux promouvoir auprès des entreprises les mécanismes de financement et les mécanismes incitatifs et mieux les informer à ce sujet, afin de stimuler l'expansion du marché et l'innovation. Il conviendrait d'actualiser régulièrement un guide complet et facile d'accès tel que celui qui a été établi dans le cadre de l'initiative Platina et amélioré au titre de l'European Inland Barging Innovation Platform (EIBIP) (plateforme européenne pour l'innovation dans le domaine du transport intérieur par barge), et d'en assurer la promotion auprès du secteur.

Aux coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique, aux États membres de la région de la mer Baltique, à la Commission européenne et au Parlement européen : Réfléchir à un mécanisme propre à encourager les transporteurs à moderniser leur flotte, afin que les mesures visant à rendre le transport par voie de navigation intérieure plus écologique relèvent de la responsabilité commune de l'ensemble de la chaîne logistique.

4.7 Élaboration d'un plan directeur relatif au transport par voie de navigation intérieure pour l'Europe et la région de la mer Baltique

La compétitivité de la navigation intérieure dépend largement du gabarit des voies navigables. Le gabarit, qui définit les dimensions maximales des bateaux admis sur une voie d'eau, a une incidence sur les coûts unitaires. Le transport par voie navigable est transfrontalier dans 75 % des cas, et les maillons faibles du réseau ont des répercussions considérables sur la compétitivité globale de la navigation intérieure. Pour des services écologiques et intelligents s'inscrivant dans la stratégie de décarbonisation de l'Union européenne, une infrastructure sans faille est indispensable.

La plupart des États membres n'ont pas su adopter une perspective fondée sur la perception d'un réseau transnational lorsqu'ils ont investi dans de nouvelles infrastructures de transport par voie navigable. Par conséquent, dans certains cas des gabarits différents ont été pris en compte lors des phases de construction des infrastructures (ce qui a eu pour effet de créer des goulets d'étranglement), et dans d'autres cas, seuls quelques goulets d'étranglement isolés ont été éliminés, sans qu'il soit tenu compte des aspects ayant trait aux corridors de transport et à l'entretien des infrastructures¹⁴.

Il s'agirait, à l'avenir, de créer un réseau de voies navigables européennes bien intégré plutôt que de se concentrer sur les parties du réseau qui fonctionnent déjà bien, comme, par exemple, le corridor du Rhin. Les programmes nationaux pour le développement des voies navigables doivent être harmonisés et inscrits dans une perspective européenne.

Il convient d'élaborer, pour le développement du transport par voie navigable et du transport fluvio-maritime, un plan directeur prenant en compte le secteur dans son ensemble. Un tel plan devrait comprendre une stratégie et des instruments susceptibles d'ouvrir la voie à un espace européen unique efficace dans le domaine du transport par voie navigable et du transport fluvio-maritime, dans lequel une flotte respectueuse de l'environnement et tournée vers l'avenir concourrait à la réalisation des objectifs européens énoncés dans le Livre blanc sur les transports.

Un plan directeur relatif au transport par voie navigable en Europe devrait :

- Respecter les différentes caractéristiques des voies de navigation intérieure, qu'il s'agisse de canaux, de rivières à courant libre ou de zones lacustres, et prendre en compte les spécificités régionales telles que les conditions hivernales dans les pays nordiques ;
- Prendre en compte le fait que les voies navigables de différentes classes CEMT doivent être reliées au mieux et être interconnectées de façon bien plus efficace qu'actuellement. Un réseau intégré contribuera à promouvoir le rôle de la navigation intérieure dans l'intégralité de la chaîne logistique ;
- Prendre en compte les différentes évolutions du marché et les diverses structures administratives et associatives, particulièrement dans la région de la mer Baltique ;
- Prendre systématiquement en compte **le transport fluvio-maritime**, puisque ce mode de transport utilise les mêmes infrastructures que la navigation intérieure ;
- Comprendre **une stratégie bien définie pour le développement des technologies relatives aux carburants de substitution**. Lors de l'élaboration et de la mise en œuvre d'une telle stratégie, il convient d'adopter une perspective transfrontalière, s'agissant, par exemple, de l'emplacement des stations d'avitaillement en carburant de substitution ;
- Comprendre **une stratégie relative aux systèmes de transport intelligents (STI)** bien définie qui repose sur les services d'information fluviale (SIF) et les services d'organisation du trafic (VTS). L'interopérabilité entre ces services est l'un des principaux gages d'efficacité pour le transport fluvio-maritime. Il convient d'étudier

¹⁴ Commission européenne, sous « Fonds structurels et d'investissement européens » : <https://cohesiondata.ec.europa.eu/themes/7#>, 13.07.2017.

des améliorations supplémentaires telles que le manifeste électronique (e-Manifest) ou des technologies comme les chaînes de blocs et le réseau 5G ;

- Prévoir l'**amélioration des cadres réglementaires (nationaux)** en vue de la création d'un véritable espace unique européen pour le transport par voie navigable ;
- Comprendre un **cadre d'investissement européen stable à long terme** afin de parvenir à des conditions de navigation satisfaisantes, de rendre les transports par voie de navigation intérieure plus verts et de renforcer leur numérisation. Des instruments sur mesure propres à favoriser le développement régional du secteur devraient être prévus. Un mécanisme de financement des bateaux non polluants, doté d'une enveloppe de 3 milliards d'euros, permettrait de réduire les coûts externes de 22 milliards d'euros ; les montants à engager au titre des plans d'investissement public visant à créer un réseau de voies navigables européen exempt de goulets d'étranglement s'élèvent à 15 milliards d'euros ;
- Prévoir la création et le soutien à long terme d'**une plateforme européenne pour le développement des connaissances dans le domaine des transports par voie navigable**, qui mettrait à contribution les États membres, les instituts de recherche, l'industrie et les associations sectorielles européennes et régionales dans le domaine du transport par voie navigable. Cette plateforme permettrait de combiner et de mettre en commun les connaissances et l'expérience acquises dans le secteur, par exemple dans les domaines de la conception des bateaux, des nouveaux systèmes de propulsion, des carburants de substitution, de la numérisation, etc. Un premier pas a été fait dans la bonne direction, puisque l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) et l'Organisation européenne des bateliers (OEB) ont annoncé avoir mis en place une plateforme consacrée au transport par voie navigable. Le déploiement de moyens supplémentaires et la mise en place d'un guichet unique pour la communication d'informations aux parties prenantes du secteur sont nécessaires et doivent faire l'objet de discussions ;
- Être **intégré dans la stratégie relative au réseau transeuropéen de transport (RTE-T)** de l'Union européenne. L'efficacité et la sécurité du transport par barges seraient assurées par la mise en place de conditions de navigation satisfaisantes. Il s'agirait, particulièrement pendant un certain nombre de jours par an, de garantir une profondeur et une largeur minimales des chenaux, une hauteur libre sous les ponts définie et des temps maximaux d'attente aux écluses, des normes de fiabilité et un niveau de service minimal. Ces conditions pourraient varier selon qu'elles s'appliquent à une rivière à courant libre, un canal ou un lac.

Recommandations :

Aux associations de transport par voie navigable : Demander l'élaboration d'un plan directeur relatif au transport par voie navigable en Europe et dans la région de la mer Baltique afin de renforcer le transport par voie navigable et le transport fluviomaritime. Contribuer à l'élaboration et à la réussite de la mise en œuvre de ce plan directeur.

Aux coordonnateurs pour le domaine prioritaire des transports de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique : Contribuer au plan directeur relatif au transport par voie navigable et l'harmoniser avec la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique ; mettre à contribution les États membres et les principales parties intéressées afin de leur permettre d'échanger des vues et de contribuer à l'élaboration de la Stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique ainsi qu'au développement du programme de la région de la mer Baltique ; contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan directeur relatif au transport par voie navigable.

Aux États membres de la région de la mer Baltique : Demander l'élaboration d'un plan directeur relatif au transport par voie navigable en Europe et dans la région de la mer Baltique afin de renforcer le transport par voie navigable et le transport fluviomaritime. Contribuer à l'élaboration et à la réussite de la mise en œuvre de ce plan directeur.

À la Commission européenne et au Parlement européen : Engager un dialogue avec les associations du secteur du transport par voie navigable et les États membres de la

région de la mer Baltique en vue d'élaborer un plan directeur relatif au transport par voie navigable en Europe et dans la région de la mer Baltique afin de renforcer le transport par voie navigable et le transport fluviomaritime.

5. Associations ayant contribué au présent document d'orientation

| | |
|---|--|
| Union européenne de la navigation fluviale (UENF) | www.ebu-uenf.org |
| Fédération européenne des ports intérieurs (FEPI) | www.inlandports.eu |
| Organisation européenne des bateliers (OEB) | www.eso-oeb.org |
| Union européenne des transports fluviomaritimes (ERSTU) | www.erstu.com |
| Inland Navigation Europe (INE) | www.inlandnavigation.eu |
| Association for inland navigation and navigable waterways in Europe (VBW) | www.vbw-ev.de/en |
