

Atelier commun de la  
Commission internationale pour la protection du Rhin (CIPR)  
et de la  
Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)  
**Protection des eaux et navigation**  
Bonn, 11 avril 2006

**« Protection des eaux et navigation du point de vue de la Commission européenne »**

Dirk Van Vreckem, Direction générale de l'énergie et des transports, Commission européenne

**OBJECTIFS PRINCIPAUX DE LA POLITIQUE EUROPEENNE DE LA NAVIGATION INTERIEURE**

Le système de transport de marchandises d'Europe est loin d'être parfait. Il est généralement reconnu que la congestion, les problèmes de capacité et les retards affectent la mobilité et la compétitivité économique, et que les problèmes de pollution nuisent à l'environnement ainsi qu'à la qualité de la vie. D'ici 2015, les volumes de marchandises transportées en Europe devraient augmenter d'un quart. Par conséquent, il est certain que les coûts causés par la congestion augmenteront encore – ils atteignent déjà 1% du PIB annuel européen. Même si les émissions de substances nocives par les transports diminuent, les émissions de CO<sub>2</sub> continuent d'augmenter avec les conséquences qui en découlent pour l'effet de serre. Dans l'objectif de faire transporter les marchandises avec une moindre consommation énergétique, de manière plus propre et plus sûre, ainsi que de façon efficace, la navigation intérieure s'impose comme un mode qu'il convient de renforcer.

Pour exploiter pleinement le potentiel commercial de la navigation intérieure, la Commission européenne a adopté, le 17 janvier 2006, une Communication sur la promotion du transport fluvial. Le plan d'action intégré, appelé « NAIADES », est principalement axé sur cinq domaines interdépendants: le marché, la flotte, les emplois et compétences, l'image, les infrastructures. Il comprend la période 2006-2013 et s'adresse à la Communauté européenne, aux États membres et à d'autres parties concernées.

**L'IMPORTANCE DU TRANSPORT FLUVIAL POUR L'UNION EUROPEENNE**

La navigation intérieure joue un rôle important pour le transport des marchandises en Europe. Plus de 35 000 kilomètres de voies d'eau relient des centaines de villes et zones de concentration industrielle. 18 sur 25 États membres disposent de voies navigables intérieures, et les voies navigables de 10 États sont reliées entre eux. En 2004, le transport de fret par voies navigables en l'Union s'est élevé à 130 milliards de tonnes kilomètres. La part modale du transport fluvial représente 6,5% du transport terrestre en l'Union européenne. Mais si l'on regarde certaines régions ou corridors, p.ex. le corridor rhénan, cette part modale peut augmenter considérablement et même atteindre 44% (comme p.ex. aux Pays-bas).

**LES ATOUTS DU TRANSPORT FLUVIAL**

Avec une flotte de 11 000 bateaux et une capacité équivalente à 10 000 trains ou 440 000 camions – imaginez une file de camions qui s'étend de la mer du nord à la mer noire et de

retour ! – le transport fluvial peut contribuer à la durabilité du système de transport parce qu’il réunit un certain nombre d’atouts :

- Il offre un transport à des coûts sensiblement réduits, ce qui peut être décisif pour l’implantation des industries européennes. Il contribue ainsi de manière non négligeable à la préservation de l’emploi industriel en Europe.
- Il offre une capacité largement inexploitée et peut ainsi contribuer au délestage du réseau routier surchargé dans des zones densément peuplées. L’utilisation de la voie d’eau pour le transport dépend en général – beaucoup moins que les autres modes – de l’investissement public et de la disponibilité de terrains pour les infrastructures.
- En termes environnementaux, sa consommation d’énergie par tonnes kilomètres de marchandise transportée correspond à 1/6<sup>ème</sup> de la consommation sur la route et à la moitié de celle du rail. Les coûts externes (accidents, congestion, émissions de bruit et de gaz ainsi que d’autres impacts environnementaux) sont aujourd’hui estimés à 10 euros par 1000 tonnes-kilomètres (à comparer à 35 euros pour la route et à 15 euros pour le rail).
- Le transport fluvial est plus sûr que les autres modes. Le nombre d’accidents mortels est proche de zéro aux Pays-Bas, où la densité de voies navigables est la plus forte en Europe.

## **PROTECTION DES EAUX ET NAVIGATION DANS LE PLAN D’ACTION NAIADES**

Les aspects environnementaux relèvent d’une importance croissante pour le développement du transport fluvial. Néanmoins pour maintenir sa position le secteur de la navigation intérieure devra faire des efforts continus de modernisation et d’innovation.

- D’une part, la protection des eaux passe par l’amélioration constante de la performance environnementale de la **flotte fluviale** (2<sup>e</sup> volet de NAIADES). Cette amélioration doit être basée sur des efforts combinant la recherche, le soutien financier et une amélioration de la législation. Je pense ici aux émissions des moteurs et des cargaisons, à l’élimination des déchets, à la qualité des carburants et marchandises dangereuses notamment.
- D’autre part, le maintien et l’amélioration de **l’infrastructure** - qui est un élément essentiel d’une politique de promotion de la navigation intérieure - doivent prendre en compte les préoccupations environnementales croissantes. Le développement d’infrastructures de voies navigables devrait intervenir d’une manière coordonnée et intégrée.

A cette fin, le cinquième volet de NAIADES inclut l’idée de lancer un plan européen de développement pour l’amélioration et la maintenance des infrastructures des voies navigables qui intègre le respect des exigences environnementales. L’élaboration de ce plan devrait promouvoir la compréhension mutuelle pour les utilisations multiples de la voie d’eau, et ainsi faciliter la conciliation des objectifs politiques différents tels les transports, l’environnement, l’énergie et la mobilité durable. Les Commissions du Rhin et du Danube pourraient jouer un rôle clé dans ces travaux.

## **LA CONCILIATION ENTRE LES DIFFÉRENTS OBJECTIFS EST POSSIBLE**

Des exemples pratiques ne manquent pas pour illustrer que la conciliation de la protection de l'environnement et l'amélioration de l'infrastructure de la voie d'eau est possible : nous entendrons à la fin de la matinée l'exemple de la restauration écologique des berges du Rhin.

En outre, l'expérience démontre que les travaux d'infrastructure d'aujourd'hui peuvent souvent servir à remédier les effets négatifs sur l'environnement qui sont une conséquence à long terme des grands travaux du 19<sup>e</sup> siècle ! Par exemple, les travaux prévus dans la réserve naturelle du Danube à l'est de Vienne serviront non seulement à améliorer la navigabilité, mais aussi à arrêter l'érosion constante dans le lit de rivière, afin de stabiliser le niveau de la nappe phréatique. Des exercices similaires sont prévus dans le cadre du trajet Straubing-Vilshofen en Bavière.

« Last but not least », la conciliation entre navigation et environnement nécessite une coordination des politiques de transport et de l'environnement. Cette coordination devrait être organisée de manière systématique et permanente. Elle devrait couvrir non seulement la période pendant laquelle une infrastructure de transport est utilisée à des fins de transport mais également, en amont, la période pendant laquelle un projet d'infrastructure fait l'objet d'évaluation préalable quant à ses effets socio-économiques et environnementaux. Même si le cadre réglementaire en matière d'environnement permet à la navigation fluviale de bénéficier de certaines dérogations et/ou exceptions, la nature et l'étendue de ces dérogations et/ou exceptions ne sont cependant pas toujours connues d'avance, ce qui est susceptible de créer parfois des situations d'insécurité et d'instabilité. Dans ce contexte je pourrais mentionner par exemple, que même un projet prioritaire des RTE-T n'a pas de statut juridique lui conférant un intérêt public évident, et, vu sous cet angle, donc pas de sécurité et de stabilité. Par contre dans ce même contexte je pourrais mentionner, et je profite de l'occasion pour le faire ici, que la Convention de Mannheim oblige les Etats riverains d'assurer la navigabilité de la rivière.

La présentation de mon collègue a déjà illustré la coopération existante – non seulement au sein des services de la Commission mais aussi entre les différentes disciplines en général. Je ne peux que souligner l'importance d'un tel dialogue, et je me félicite de l'organisation, par la CCNR et la CIPR, de l'atelier d'aujourd'hui.

Merci pour votre attention.