



CONSEIL DE L'UNION  
EUROPÉENNE



## Conclusions du Conseil sur "Orientations pour faire de la navigation intérieure dans l'UE un secteur intégré et compétitif"

*3098ème Conseil TRANSPORTS, TÉLECOMMUNICATIONS ET ÉNERGIE  
(Transports seulement)*

*Luxembourg, 16 juin 2011*

Le Conseil a adopté les conclusions suivantes:

"Le Conseil de l'Union européenne,

VU:

- les conclusions du Conseil du 2 décembre 2010 concernant une intégration totale du transport par voie d'eau au sein de la chaîne logistique et de transport de l'UE<sup>1</sup>;
- le Livre blanc de la Commission intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources"<sup>2</sup>;
- la communication de la Commission sur la promotion du transport par voies navigables "NAIADES" - "Un programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables"<sup>3</sup>;
- le rapport à mi-parcours de la Commission sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du programme d'action NAIADES pour la promotion du transport par voies navigables<sup>4</sup>;

---

<sup>1</sup> Doc. 16266/10.

<sup>2</sup> Doc. 8333/11.

<sup>3</sup> Doc. 5583/06.

<sup>4</sup> Doc. 8818/11.

# P R E S S E

CONSIDÉRANT l'importance que revêt le transport par voie navigable pour l'économie européenne et la viabilité du système européen de transport; AFFIRMANT qu'il importe de prendre de nouvelles mesures en vue de promouvoir le transport par voie navigable pour lui permettre de donner sa pleine mesure sur le plan économique et de s'intégrer dans la chaîne logistique;

RAPPELANT que les voies navigables sont utilisées à des fins multiples et que le transport par voie navigable peut contribuer à réduire les effets externes du transport grâce à une utilisation plus efficace de l'énergie et à des émissions moins importantes de polluants, ainsi qu'à une plus grande sécurité des opérations de transport de fret et à une diminution des embouteillages routiers;

SOULIGNANT que des capacités inutilisées sont disponibles sur les voies navigables et que des dépenses d'infrastructure relativement modérées permettraient d'accroître le trafic, y compris sur des distances courtes ou moyennes;

SOULIGNANT l'apport considérable que peut avoir l'aménagement de l'espace et du territoire dans le processus visant à réintégrer dans l'économie des transports par voie navigable qui soient viables sur le plan économique, social et écologique;

CONSIDÉRANT qu'il est nécessaire de préserver les avantages compétitifs du transport par voie navigable en ce qui concerne la performance environnementale de la flotte;

COMPTE TENU des possibilités de développement technologique et de modernisation écologique qui existent pour la flotte, qui souffre, cependant, du manque de moyens financiers du secteur;

- 1) CONSIDÈRE qu'il est nécessaire d'améliorer la navigabilité en supprimant les goulots d'étranglement le long des voies navigables et d'établir des connexions intermodales entre les ports maritimes et fluviaux et l'arrière-pays, en particulier avec les chemins de fer, en renforçant la position de ces ports, qui devraient constituer des interfaces modales de premier plan, et en recherchant l'intégration modale complète des chaînes logistiques grâce à une utilisation intelligente des différents modes et systèmes de transport, fondée sur les caractéristiques propres à chacun d'eux;
- 2) SOULIGNE que l'existence d'un réseau de petites voies navigables moderne et bien entretenu est importante pour la chaîne d'approvisionnement, de même qu'il est important de faciliter l'utilisation et le développement d'une flotte diversifiée et économiquement viable, ainsi que de nouveaux concepts logistiques;
- 3) SOULIGNE le potentiel que possèdent les voies navigables pour le transport de passagers et le tourisme;
- 4) CONSIDÈRE qu'il est indispensable de poursuivre le développement et le déploiement des services d'information fluviale (SIF) pour que le transport par voie navigable soit sûr, efficace et compétitif et que la chaîne d'approvisionnement soit gérée de manière performante; il conviendrait d'accorder une attention particulière à l'interopérabilité technique avec, notamment, les autres systèmes modaux, comme la plateforme SafeSeaNet et les initiatives e-Maritime, e-Freight et e-Customs, sans que la compétence des autorités nationales et internationales en soit affectée;
- 5) INVITE la Commission à examiner, en étroite concertation avec le secteur concerné (armateurs, opérateurs et constructeurs), des mesures non discriminatoires appropriées en vue d'exploiter son potentiel de développement technologique et de transport respectueux de l'environnement;

- 6) RELÈVE qu'il faut attirer une main-d'œuvre qualifiée pour constituer les équipages et pour travailler dans le domaine de l'exploitation de bateaux, de la logistique et de la gestion d'entreprise;
- 7) NOTE que la structure organisationnelle actuelle du secteur est complexe et qu'il faut faciliter la prise de décision entre les différents acteurs;
- 8) NOTE que le programme d'action NAIADES prendra fin en 2013 et que PLATINA, la plateforme pour la mise en œuvre de ce programme, viendra à son terme en 2012; et SOULIGNE qu'il importe de veiller à la continuité des mesures prises en faveur du transport par voie navigable et de maintenir la dynamique créée par NAIADES;
- 9) INVITE la Commission à lancer un projet intermédiaire dans le cadre du septième programme-cadre de l'Union pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration, pour faire la jonction entre la fin de PLATINA et le début d'un éventuel suivi de l'actuel programme NAIADES; SOULIGNE qu'il importe de disposer de ressources financières suffisantes pour ce type de projet intermédiaire, dans le cadre du budget existant, afin d'assurer la continuité;
- 10) INVITE la Commission à élaborer, avant la fin 2011 au plus tard, un programme de suivi "NAIADES II", qui devrait plus particulièrement aborder les questions suivantes:
  - modernisation de la flotte;
  - renforcement de la position du secteur sur le marché;
  - développement des ressources humaines, notamment le recrutement et la formation du personnel;
  - services d'information fluviale;
  - sécurité et environnement;
  - adaptation au changement climatique;
  - intégration modale et logistique;
  - innovation et infrastructure;
  - cadre institutionnel et juridique;
  - dimension extérieure; et
  - communication et sensibilisation du secteur, des décideurs et du grand public;
- 11) NOTE que ce programme devra également favoriser la mise en œuvre et le contrôle du respect du cadre juridique existant, ainsi que l'élaboration de règles et de normes nouvelles, la poursuite du développement et l'exploitation des bases de données techniques et statistiques, le renforcement de la coopération entre l'ensemble des acteurs et des administrations au niveau de l'UE, ainsi que les réseaux thématiques et groupes d'experts à travers l'UE;
- 12) SOULIGNE qu'il importe de veiller à doter le programme de moyens financiers appropriés, dans le cadre des ressources qu'il a été convenu d'y consacrer, afin de permettre la mise en œuvre efficace du programme, sans préjudice des négociations qui vont s'ouvrir sur le prochain cadre financier pluriannuel.