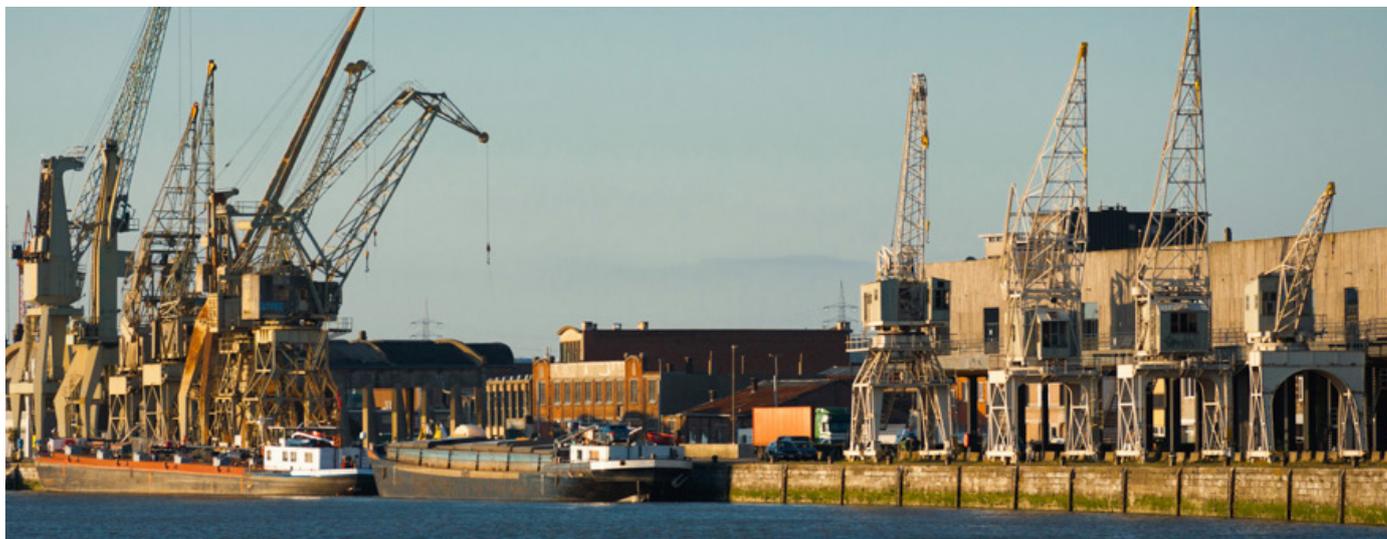


TABLE RONDE DE LA CCNR SUR L'AVENIR DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LE CORRIDOR RTE-T RHIN-ALPES: MEILLEURE UTILISATION DU POTENTIEL DES VOIES D'EAU DANS LES CHÂÎNES LOGISTIQUES MULTIMODALES

Ref: CC/CP (16)02

Le mercredi 2 mars, la CCNR a organisé au Palais du Rhin à Strasbourg, avec la participation de la Commission européenne et d'environ 40 acteurs de la navigation intérieure, une table ronde consacrée aux perspectives de développement de la navigation intérieure dans le corridor Rhin-Alpes. Dans ce corridor du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), la part de la navigation intérieure pour les transports transfrontaliers est la plus élevée parmi tous les modes de transport, atteignant 54 %, ce qui offre à la navigation intérieure d'excellentes conditions pour des transports multimodaux durables et efficaces.



ÉVOLUTION DU CORRIDOR RHIN-ALPES

M. Hans-Peter Hadorn, directeur des Ports Rhénans Suisses et Commissaire de la navigation rhénane pour la Suisse auprès de la CCNR, a souligné en sa qualité de président de la table ronde le rôle central que jouent les ports intérieurs pour les transports multimodaux ainsi que les recommandations figurant dans une prise de position des associations de la navigation et des ports EFIP, INE, UENF et OEB, laquelle a été communiquée à la Commission européenne aux transports. Il en ressort que le potentiel du transport multimodal pourrait être encore mieux exploité par un appui ciblé aux ports intérieurs dans les domaines de l'optimisation des processus, de l'aménagement du territoire et de la disponibilité de l'information.

Lukasz Wojtas, en sa qualité de représentant du coordinateur européen du corridor Rhin-Alpes, a présenté la manière dont la Commission européenne contribue depuis 2014 à faire progresser en coopération avec les États et acteurs concernés le développement de l'axe de transport le plus important en Europe dans le cadre du forum pour le corridor Rhin-Alpes. Les lignes directrices de l'Union européenne pour le développement du réseau de transport transeuropéen, telles que fixées dans la base juridique (UE) n° 1315/2013, constituent la base juridique à cet effet. Afin que l'infrastructure de transport du corridor Rhin-Alpes puisse être développée d'ici 2030 conformément à ces lignes directrices, serait nécessaire selon une étude relative aux corridors, la réalisation de 175 projets représentant un investissement total d'environ 60 milliards d'euros. Parmi ceux-ci, 38 projets représentant un investissement d'environ 6 milliards d'euros pourraient concerner les voies d'eau Rhin, Moselle et Neckar.

Pour la réalisation de ces investissements, la Commission européenne met à disposition des ressources financières considérables dans le cadre du programme de soutien « Connecting Europe Facility ». Le premier volet de financement concernant le corridor Rhin-Alpes, pour un montant total de 610 millions d'euros, a bénéficié avant tout aux grands projets ferroviaires. Mais trois projets soumis par des ports intérieurs ont également bénéficié d'un financement à hauteur de 5 millions d'euros au total.

Le consortium de consultants du corridor Rhin-Alpes a décrit la manière dont, au moyen d'indicateurs de performance clés (Key Performance Indicators), sera évalué à intervalles réguliers le développement futur de l'infrastructure du transport et établie une comparaison entre tous les corridors européens de transport.

INDICATEURS DE PERFORMANCE POUR L'INFRASTRUCTURE

Dans le cadre d'un projet qui fait l'objet d'un appui financier distinct de la part de la Commission européenne, il est prévu de préciser au cours des prochains 18 mois et en coopération avec les États membres le sens de l'expression « Good Navigation Status » utilisée dans le règlement (UE) n° 1315/2013. A cet effet sont en cours des travaux visant à établir des indicateurs de performance clés supplémentaires pour l'infrastructure des voies d'eau. Les représentants de la profession ont salué ce Benchmarking uniforme pour l'infrastructure, mais ont souligné également que, pour les indicateurs de performance clés relatifs à l'infrastructure des voies d'eau, il est nécessaire de prendre en compte la faisabilité pratique. Les administrations des voies d'eau ont ajouté que le gabarit de la voie d'eau rhénane fixé par la CCNR pour les différents secteurs devait être pris en compte.

INTERCONNEXION NUMÉRIQUE DES MODES DE TRANSPORT

Les chargeurs et entreprises de transport ont souligné aussi l'importance d'une infrastructure numérique performante et la nécessité d'une mise en réseau des modes de transport. Pour la navigation intérieure, le défi réside dans le fait que, du point de vue de la logistique, d'importantes fonctionnalités offertes par les services d'information fluviale (SIF) devront être mieux intégrées au niveau du corridor dans les systèmes d'informations d'autres acteurs dans la chaîne logistique.

Ivo ten Broeke, Commissaire de la navigation rhénane pour les Pays-Bas, a décrit la manière dont ce projet a pu être appuyé avec succès par des projets pilotes dans le cadre du projet CoRISMa désormais terminé (« Gestion des corridors européens de navigation intérieure appuyée par les SIF »). Les enseignements positifs acquis avec CoRISMa ont donné lieu à la préparation d'un nouveau projet connexe destiné à promouvoir l'intégration numérique des modes de transport au niveau des corridors.

GESTION INTÉGRÉE DES CORRIDORS

Une conclusion importante de la table ronde est que la poursuite de l'intégration des modes de transport dans le corridor Rhin-Alpes offre de très bonnes perspectives pour un transport multimodal durable et efficace. A l'instar des ports maritimes, les ports intérieurs remplissent d'importantes fonctions en tant que centres de liaison physiques et numériques entre les modes de transport. Le rôle coordinateur des ports intérieurs semble par conséquent plus important que jamais pour l'établissement dans les terres intérieures, à l'aide de projets intermodaux dans le domaine du transport, de chaînes logistiques fonctionnant sans entraves et dans l'intérêt d'une position concurrentielle avantageuse pour la navigation intérieure. Les opportunités pour renforcer le transport multimodal doivent maintenant être saisies par toutes les parties prenantes dans le cadre du corridor RTE-T Rhin-Alpes. Conformément aux objectifs fixés dans sa « Vision 2018 », la CCNR maintiendra son engagement en faveur d'une intégration optimale de la navigation rhénane dans une gestion multimodale et transfrontalière du corridor.

À PROPOS DE LA CCNR

La CCNR est une organisation internationale exerçant un rôle réglementaire essentiel pour l'organisation de la navigation sur le Rhin. Elle intervient dans les domaines technique, juridique, économique, social et environnemental. Dans l'ensemble de ses domaines d'action, c'est l'efficacité du transport rhénan, la sécurité, les considérations sociales ainsi que le respect de l'environnement qui dirigent ses travaux. Au-delà du Rhin, de nombreuses activités de la CCNR concernent aujourd'hui les voies navigables européennes au sens large. Elle travaille étroitement avec la Commission européenne, ainsi qu'avec les autres commissions fluviales et institutions internationales.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin
2, place de la République
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10
Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org