

## **Congrès 2013 de la CCNR**

*Réunir les compétences pour une navigation intérieure durable*

**Strasbourg, les 3 et 4 décembre 2013**

### **Intervention de Jean-Bernard Kovarik**

Monsieur le ministre,

Madame la présidente de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin,

Monsieur le représentant de la Commission européenne,

Mesdames et Messieurs,

Je suis heureux d'ouvrir à Strasbourg le 5ème Congrès de la CCNR, aux côtés de Madame Belliard qui assure depuis bientôt deux ans la présidence française de ce qui est l'une des plus anciennes institutions internationales.

L'objectif de ce congrès est d'échanger autour des priorités des années à venir. Il est de permettre à la navigation intérieure de continuer durablement et efficacement à servir la demande de transport.

La France est le 4ème pays européen en matière de transport fluvial. Cette position est due, en grande partie, à un patrimoine fluvial naturel bien structuré. Avec une géographie qui la place en tête de bassin des principaux fleuves navigables du secteur Ouest européen (Rhin, Moselle, Escaut, Meuse), la France a conscience de ses devoirs, qui l'amènent à participer activement à l'ensemble des politiques publiques menées dans le domaine. Cet enjeu est au cœur des préoccupations de Frédéric Cuvillier, ministre français chargé des transports.

Dans notre pays, le trafic fluvial de marchandises a progressé de 40% au cours des quinze dernières années. Malgré la conjoncture économique difficile, les performances fluviales restent mieux orientées que pour les autres modes de transports. Ses avantages sont nombreux, aussi le développement du transport fluvial apparaît-il comme l'un des vecteurs de la transition écologique et énergétique que le Gouvernement français souhaite placer au cœur de son action.

oOo

Le développement du transport fluvial passe prioritairement sur le réseau à grand gabarit, qui concentre l'essentiel des enjeux

économiques. Il s'agit d'améliorer le niveau de service de l'infrastructure et donc de fiabiliser et de moderniser le réseau . Cet effort d'investissement est nécessaire, les collectivités territoriales l'accompagnent dans le cadre des contrats de projets État - Régions et des contrats de plan.

A la suite des recommandations de la commission « Mobilité 21 » en juin dernier, intitulé « *Pour un schéma national de mobilité durable* », le Gouvernement a confirmé la priorité à donner à l'amélioration des réseaux existants. L'itinéraire Oise – Seine-amont – Seine-aval se modernise pour répondre à la demande de transport vers Paris et les ports de Rouen et du Havre. La mise au gabarit de 2 500 tonnes du canal du Rhône à Sète est en cours. Les liaisons avec la Belgique s'améliorent par la mise au gabarit 3 000 tonnes de l'ensemble du réseau du Nord - Pas-de-Calais et le relèvement à 5,25 m de tous les ponts.

Mais le développement du transport fluvial repose également sur la réalisation d'infrastructures nouvelles, pour mieux relier les plate-formes portuaires de dimension européenne aux bassins économiques. La desserte fluviale des ports maritimes constitue un vrai défi à relever.

Vous le savez, devant l'impasse à laquelle était confrontée le

projet de canal Seine-Nord Europe, le Gouvernement a décidé de remettre à plat le dossier, pour qu'un projet reconfiguré puisse être présenté dès début 2014 à la Commission européenne. La Commission a affirmé que le canal Seine-Nord Europe sera éligible, à des subventions européennes jusqu'au taux de subvention de 40 %, sur la période 2014-2020. Pour Frédéric Cuvillier cet engagement est une condition nécessaire à la réalisation de la liaison Seine-Escaut dans son ensemble, comprenant le canal Seine-Nord Europe et les aménagements du réseau connexe, du port du Havre à la frontière belge, aménagements sans lesquels on ne pourrait en tirer tout le bénéfice attendu pour le transport fluvial.

oOo

En plus d'une politique d'investissement volontariste, nous entendons soutenir la compétitivité du transport fluvial et promouvoir une flotte efficace, déterminée à conquérir de nouvelles parts modales.

L'atteinte de ces objectifs nécessite que de poursuivre les efforts pour la professionnalisation des acteurs. La dimension sociale est, vous le savez, un élément fondamental de notre engagement. Elle

sera plus particulièrement au cœur des débats d'aujourd'hui.

Le consensus existe sur l'importance de moderniser le système de qualification des personnels de la navigation intérieure. Nous devons, tous ensemble, sans concession sur le niveau et sur les exigences légitimes de compétence, faciliter l'accès à la profession, considérer la mobilité des travailleurs, combler des lacunes en matière de qualification des équipages, et parvenir à des reconnaissances mutuelles.

Je me félicite que ces thèmes figurent en bonne place au programme « NAIADES II » qui a été présenté par le Vice-président de la Commission européenne chargé des transports, Mr Siim Kallas, ici même à Strasbourg, le 10 septembre dernier. Car ce sujet doit logiquement être traité au niveau européen et au niveau rhénan, afin que les deux législations soient à terme harmonisées.

Il est d'ailleurs bien prévu, d'y travailler dans le cadre de la coopération renforcée entre le Secrétariat Général de la CCNR et la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne, et j'en profite pour saluer les initiatives concrétisées sous présidence française de la CCNR.

L'arrangement administratif conclu le 22 mai dernier doit en effet permettre d'optimiser l'efficacité des politiques respectives des deux institutions, dans les domaines concernés. Une telle coopération renforce la cohérence et la clarté dans la gouvernance du transport fluvial. Je suis sûr qu'elle sera particulièrement bénéfique au transport fluvial dans son ensemble.

Je vous remercie de votre attention et vous souhaite un excellent congrès.