

Discours de Mme Edwige BELLIARD
Présidente de la CCNR

Lors du Side Event de la CCNR
dans le cadre du Forum Mondial de l'Eau à Marseille
(13 mars 2012)

La France occupe pour deux ans la présidence de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. C'est donc à ce titre que je m'adresse à vous aujourd'hui. Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont accepté de participer à cette rencontre, parallèle au Forum Mondial de l'Eau de Marseille.

Le Forum mondial s'intéresse à tous les usages de l'eau. Le transport par voie d'eau est cependant resté assez marginal jusqu'à présent dans les activités du forum. Quelles en sont les raisons ? On peut envisager deux explications : d'une part, certains voient dans la navigation intérieure une activité trop contingente, trop spécifique à chaque voie d'eau particulière pour considérer ce mode de transport comme pouvant être traité dans le cadre d'une rencontre multilatérale à vocation mondiale. D'autre part, on imagine fréquemment cette activité comme éloignée des considérations environnementales qui caractérisent les autres usagers de l'eau qui sont précisément au cœur du forum.

Sur ces deux points, il nous paraît important de changer la perception de la navigation intérieure.

La navigation intérieure est une activité qui, de l'Europe à l'Amérique, de l'Asie à l'Afrique, présente de plus en plus un caractère globalisé, malgré les spécificités régionales. Par ailleurs, parmi les caractéristiques de la voie d'eau, d'un bassin fluvial à l'autre, un des traits, qui doit être affirmé avec force, réside dans sa dimension « verte » : c'est un mode de transport propre qui a toute sa place dans un Forum Mondial de l'Eau, qui vise au développement durable.

La navigation intérieure n'est certes pas présente dans tous les pays du monde, mais elle constitue un élément de plus en plus important du système de transport sur tous les continents. Son développement accéléré sur le fleuve jaune, sa place centrale dans le bassin du Mississipi, ses perspectives significatives dans celui du Parana, ses potentialités sur le Congo, son rôle dans le système fluvial du Mékong, sans parler évidemment de son développement constant sur l'axe rhénan et de sa renaissance sur le Danube, l'illustrent et attestent du bien fondé d'une approche globale.

Chacun de ces bassins de navigation conserve, bien sûr ses caractéristiques propres, qui restent la base de la stratégie de développement spécifique de chaque zone géographique. Mais, au-delà des problèmes particuliers de chaque axe fluvial, nous voyons se multiplier des éléments communs : des questions similaires et des réponses comparables.

Ce sont d'abord des préoccupations identiques qui peuvent rapprocher les gestionnaires de la voie d'eau. Même si nous sommes tous convaincus des potentialités de la voie d'eau, nous devons constater que partout dans le monde, elle a des difficultés à s'affirmer face à des usages de l'eau concurrents, - à cet égard ce qui se passe au Forum Mondial de l'Eau nous le montre bien -, et face, en outre, à d'autres modes de transports très performants qui exercent une rude concurrence sur la voie d'eau.

La situation est plus aisée pour certaines voies d'eau, plus difficile pour d'autres, mais la navigation intérieure se trouve partout confrontée à des problèmes similaires :

- Comment concilier l'aménagement des voies d'eau en vue du transport d'une manière qui soit respectueuse de l'environnement et de l'hydrographie naturelle ?
- Comment affirmer une capacité compétitive face au développement et aux progrès des autres modes de transport ?
- Comment attirer l'innovation et l'investissement vers un mode de transport souvent présenté comme un secteur d'importance secondaire ?

- Comment passer d'un mode de gestion traditionnel (au niveau de la conception des bateaux, de la formation du personnel, de l'organisation du transport) à « la nouvelle navigation intérieure du XXIème siècle », sans perdre cependant les qualités traditionnelles de fiabilité, de sécurité et d'intégration dans l'environnement naturel et social, qui constituent l'âme de la navigation intérieure ?

Pour répondre à ces questions, il sera certainement utile d'échanger des informations, de confronter les expériences, d'évaluer en commun les actions possibles, entre autorités de gestion des grandes voies navigables du monde.

Puisque les problèmes sont souvent communs, les réponses doivent pouvoir se partager. Cela est déjà en cours et nous n'avons pas bien sûr la prétention de réinventer ce qui existe déjà : l'industrie de la construction navale et les secteurs des technologies utilisées dans le transport fluvial, depuis les moteurs jusqu'aux services électroniques d'information fluviales, se développent déjà au plan mondial : ainsi par exemple, les coques de bateaux rhénans sont achetées en Chine, les logiciels de navigation se développent avec l'appui de groupe d'experts internationaux.

Mais si beaucoup est déjà fait, il reste encore davantage à faire pour que le marché des équipements de la navigation intérieure, qu'il s'agisse par exemple des outils de chargement et de déchargement, des nouveaux mécanismes de propulsion pouvant se substituer au gazoil, ou des techniques d'aménagement des voies navigables, devienne un marché mondial, suffisamment vaste pour qu'il soit attractif pour les chercheurs et les investisseurs. Tel est l'un des objectifs que nous pouvons nous fixer : grâce à une coopération plus étroite, opérer un changement d'échelle en passant d'un marché local à un marché global, afin que l'industrie et les banques ne raisonnent plus en termes de 5.000 ou 10.000 bateaux sur telle ou telle grande voie fluviale régionale, mais bien en fonction d'un nombre de 100.000 ou 200.000 bateaux disponibles au niveau de la planète.

L'échange peut aussi utilement concerner les politiques de promotion : nous avons intérêt à élargir au niveau mondial les discussions en cours sur les politiques de gestion et de développement du transport fluvial : quelle part pour la régulation publique et quelle part pour le marché ? Comment « fonctionnent » les redevances d'infrastructure et d'internalisation des coûts externes ou à l'inverse la gratuité d'usage des cours d'eau ? Quels avantages respectifs d'un encadrement normatif, qui oblige à la sécurité et à l'innovation et d'une dérégulation, qui libère de contraintes collectives au bénéfice de la responsabilité individuelle ? Quelle efficacité pour les programmes publics de soutien et les stratégies de développement ? Quelle part pour l'uniformisation des règlements et l'unité des standards et quelle place pour les marges de manœuvres locales, les mesures d'adaptation dans le temps ou dans l'espace ?

Voilà des sujets communs avec lesquels nous nous débattons dans nos différents bassins et pour lesquels nous gagnerions à mieux connaître nos travaux respectifs.

Enfin, une action globale dans le domaine de la navigation intérieure mondiale peut contribuer positivement à l'image de ce mode de transport et renforcer significativement l'intérêt des médias et des politiques. Partout, sur les différents continents, la navigation intérieure est considérée comme un secteur mineur, parfois même marginal. En réunissant davantage nos forces de communication, nous pouvons donner à la navigation intérieure un autre visage, celui d'un secteur d'avenir, en particulier dans les pays émergents, mais aussi dans les régions de développement plus ancien.

Alors, comment mieux communiquer et mieux travailler ensemble ? C'est le thème de notre discussion aujourd'hui. Il s'agit avant tout de définir une démarche, une méthode, de susciter un mouvement. Nous ne sommes pas encore mûrs pour des décisions trop ambitieuses. Nous n'allons pas proposer de créer aujourd'hui une nouvelle entité, une fédération des autorités de gestion des grandes voies navigables mondiales ou quelques dispositifs analogues.

Nous allons demeurer pragmatiques et débattre de mesures simples, peu coûteuses, et qui ne représentent pas des engagements contraignants. Ce dont il est question, c'est de constituer des mécanismes d'échanges en se fondant sur les possibilités offertes par internet et de prévoir de futures étapes pour aller progressivement plus loin dans le travail commun.

Mais ne sous-estimons pas non plus le pas qui est fait aujourd'hui. C'est un grand événement pour la navigation intérieure. Une déclaration va solennellement constater que le transport fluvial a pris conscience de sa dimension globale et du rôle qu'il peut avoir au niveau mondial. Il n'est pas anodin que cette déclaration soit faite à l'occasion du Forum Mondial de l'Eau, qui montre ainsi l'intérêt qu'il porte aujourd'hui au transport fluvial et à sa place dans la stratégie globale de l'Eau.

Souhaitons que ce 13 mars reste une date clé dans l'histoire du transport fluvial. La CCNR est fière pour sa part d'avoir suscité ce premier rendez-vous mondial de la navigation intérieure.

Je vous remercie pour votre attention.

---°---