



Communiqué de presse  
ECA/15/07  
Luxembourg, le 3 mars 2015

## Les goulets d'étranglement sur les cours d'eau et canaux: un obstacle au transfert du trafic de fret des routes vers les voies navigables intérieures

Dans un rapport publié aujourd'hui, la Cour des comptes européenne constate que malgré les efforts, financés par l'UE, pour transférer le transport de marchandises en Europe des routes vers le transport fluvial, la part modale de ce moyen de transport a progressé lentement au cours des 15 dernières années. L'auditeur externe de l'UE affirme que les projets cofinancés par l'UE dans le cadre d'une stratégie visant à augmenter l'utilisation des voies navigables internes n'ont pas été mis en œuvre de manière efficace. Le transport fluvial n'a pas gagné du terrain en tant qu'alternative au transport routier et la navigabilité ne s'est pas améliorée.

«Un seul cargo peut remplacer des centaines de camions et ainsi permettre de réduire les embouteillages, la pollution et les accidents de la route dans toute l'UE. La diminution de la part modale du transport routier au profit du transport fluvial peut être bénéfique pour l'ensemble des citoyens de l'UE. Cependant, plus de 10 ans après avoir été déclaré prioritaire par l'UE, le développement de ce mode de transport accuse un retard par rapport au transport par route et par chemin de fer», a déclaré **Iliana Ivanova, Membre de la Cour responsable du rapport**. «Une Europe interconnectée dotée d'une stratégie de transport durable nécessite davantage d'efforts de la part de l'UE pour améliorer ses voies navigables et parvenir à un meilleur équilibre entre les différentes options en matière de transport, c'est-à-dire entre la route, le rail et les voies navigables».

L'impact réduit du financement de l'UE sur le transport fluvial en Europe résulte de l'incapacité à éliminer les goulets d'étranglement alors que, selon les stratégies de l'UE, il s'agit d'une condition indispensable au développement du transport fluvial. Ces goulets d'étranglement prennent notamment la forme de ponts d'une hauteur insuffisante, d'écluses mal adaptées aux besoins ainsi que de cours d'eau trop étroits par rapport à la densité du trafic.

Bien que la Commission ait fait des voies navigables une priorité dès 2001 pour transférer le trafic de la route vers d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement, les États membres y ont accordé peu d'attention. Le coût de l'élimination de tous les goulets d'étranglement dans le cadre du réseau transeuropéen est largement supérieur au montant des crédits budgétaires alloués par l'UE. Pour combler cet écart, des financements supplémentaires provenant de sources nationales et/ou privées sont nécessaires. La Cour a également relevé qu'une stratégie générale cohérente entre les États membres reliés par les corridors principaux faisait défaut et que les stratégies de l'UE n'accordaient pas une attention suffisante à l'entretien des cours d'eau et aux aspects politiques et environnementaux.

Pour **améliorer l'efficacité du financement, par l'UE**, du transport fluvial, la **Cour recommande** que:

- les États membres donnent un degré de priorité plus élevé aux projets dans le secteur du transport fluvial qui apportent les avantages les plus grands et les plus immédiats;
- la Commission centre ses financements sur les projets pour lesquels il existe des plans avancés pour éliminer les goulets d'étranglement.

Pour **améliorer la coordination entre les États membres**, la Commission devrait:

- analyser rigoureusement le marché et les avantages potentiels de la navigation intérieure sur différents segments de cours d'eau et coordonner l'action des États membres pour la mise en place du réseau central du RTE-T;

*L'objectif de ce communiqué de presse est de présenter les principaux messages du rapport spécial adopté par la Cour des comptes européenne.*

*Celui-ci est disponible dans son intégralité sur le site [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu)*

ECA Press

Damijan Fišer - Attaché de presse

12, rue Alcide De Gasperi - 1615 Luxembourg - LUXEMBOURG

Tél. +352 4398 45410

Mobile +352 621 55 22 24

Courriel: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) @EUAuditorsECA Youtube: [EUAuditorsECA](https://www.youtube.com/EUAuditorsECA) [eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

- convenir, avec les États membres, d'objectifs spécifiques et réalisables pour éliminer les goulets d'étranglement;
- consolider la base juridique de telle sorte que les exigences de signalement des conditions de navigation des voies d'eau soient renforcées et que les États membres soient tenus d'élaborer des plans nationaux d'entretien des voies navigables intérieures de façon coordonnée.

#### Remarques à l'intention des journalistes

La moitié de la population européenne vit à proximité d'une côte ou d'une voie de navigation intérieure et la plupart des centres industriels européens sont accessibles par voie navigable. Le transport fluvial est l'un des trois principaux modes de transport terrestre, avec le transport ferroviaire et le transport routier. Les marchandises sont acheminées par bateau via des canaux, des cours d'eau et des lacs, entre les ports et embarcadères fluviaux. Les bateaux de navigation intérieure ont une capacité de charge équivalente à celle de centaines de camions. Ils peuvent potentiellement fournir des avantages en matière de réduction des coûts et de la pollution, ainsi que de renforcement de la sécurité des transports.

Dans ce rapport spécial (n° 1/2015) intitulé «**Le transport fluvial en Europe: aucune amélioration significative de la part modale et des conditions de navigabilité depuis 2001**», la Cour examine si les stratégies de transport fluvial de marchandises ont été mises en œuvre efficacement par la Commission et les États membres. Elle s'est attachée à évaluer si les projets cofinancés par le budget de l'UE ont contribué efficacement à augmenter la part modale du transport fluvial de marchandises et à améliorer les conditions de navigabilité et si les stratégies de l'UE en matière de transport fluvial étaient cohérentes et fondées sur des analyses pertinentes et approfondies.

L'audit a comporté une analyse des documents d'orientation et de stratégie adoptés depuis 2001 et a également consisté dans la vérification sur place des réalisations de 12 projets cofinancés par les Fonds structurels et par le budget consacré au réseau transeuropéen de transport en Belgique, en République tchèque, en Allemagne et en Hongrie, qui représentent près de 90 % des dépenses consacrées aux infrastructures de voies navigables intérieures susceptibles d'être achevées pour 2013.

Au cours de la période 2007-2013, les projets de l'UE dans le domaine du transport fluvial ont bénéficié d'un financement de 1 278 millions d'euros au titre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), du Fonds européen de développement régional et du Fonds de cohésion.

Les rapports spéciaux de la Cour des comptes européenne, publiés tout au long de l'année, présentent les conclusions d'audits sélectionnés portant sur des domaines spécifiques du budget de l'UE ou sur des questions de gestion particulières.