

Mardi 22 novembre 2016

P8\_TA(2016)0436

**Exploitation du potentiel du transport de voyageurs par voie d'eau****Résolution du Parlement européen du 22 novembre 2016 sur l'exploitation du potentiel du transport de voyageurs par voie d'eau (2015/2350(INI))**

(2018/C 224/04)

*Le Parlement européen,*

- vu la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974, telle que modifiée,
- vu le protocole de 1978 de l'Organisation maritime internationale relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires,
- vu la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, adoptée en 2006,
- vu la 21e conférence des parties (COP 21) à la CCNUCC et la 11e conférence des parties agissant comme réunion des parties au protocole de Kyoto (CMP 11), qui ont eu lieu à Paris, du 30 novembre au 11 décembre 2015,
- vu le Livre blanc de la Commission du 28 mars 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports: vers un système de transport compétitif et économe en ressources» (COM(2011)0144),
- vu la communication de la Commission du 21 janvier 2009 intitulée «Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018» (COM(2009)0008),
- vu le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE <sup>(1)</sup>,
- vu le règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010 <sup>(2)</sup>,
- vu sa résolution du 5 mai 2010 sur les objectifs stratégiques et les recommandations concernant la politique du transport maritime de l'Union jusqu'en 2018 <sup>(3)</sup>,
- vu sa résolution du 9 septembre 2015 sur la mise en œuvre du Livre blanc de 2011 sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable <sup>(4)</sup>,
- vu le règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 <sup>(5)</sup>,
- vu le rapport de la Commission du 24 mai 2016 sur l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (COM(2016)0274),

<sup>(1)</sup> JO L 348 du 20.12.2013, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 348 du 20.12.2013, p. 129.

<sup>(3)</sup> JO C 81 E du 15.3.2011, p. 10.

<sup>(4)</sup> Textes adoptés de cette date, P8\_TA(2015)0310.

<sup>(5)</sup> JO L 334 du 17.12.2010, p. 1.

**Mardi 22 novembre 2016**

- vu la communication de la Commission du 10 septembre 2013 intitulée «Vers un transport par voies navigables intérieures de qualité — NAIADES II» (COM(2013)0623),
  - vu la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure <sup>(1)</sup>,
  - vu la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers <sup>(2)</sup>,
  - vu le règlement (UE) n° 1090/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 modifiant la directive 2009/42/CE relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer <sup>(3)</sup>,
  - vu la directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté <sup>(4)</sup>,
  - vu le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil du 8 décembre 1995 concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers <sup>(5)</sup>,
  - vu la directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins <sup>(6)</sup>,
  - vu le rapport de la Commission du 16 octobre 2015 intitulé «REFIT Ajuster le cap: bilan de qualité de la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers» (COM(2015)0508),
  - vu le rapport de la Commission du 31 mars 2016 intitulé «Évaluation, au titre du programme REFIT, de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison» (COM(2016)0168),
  - vu l'article 52 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A8-0306/2016),
- A. considérant que la géographie de l'Europe, caractérisée par son littoral étendu, ses nombreuses îles et ses multiples fleuves, offre des perspectives extraordinaires pour le transport durable de voyageurs par voie d'eau;
- B. considérant que le transport de voyageurs par voie d'eau dans le cadre de la navigation côtière (à courte distance), des transbordeurs de navigation intérieure et maritime, de la mobilité urbaine et périphérique, des croisières et du tourisme présente un grand potentiel pour utiliser les surcapacités disponibles en matière d'infrastructures et de navires, et qu'il joue un rôle fondamental en reliant les diverses régions de l'Union européenne, ce qui en fait un facteur important pour renforcer la cohésion; que les croisières et le transport par transbordeur stimulent en outre le tourisme côtier, étant donné qu'il s'agit de l'une des principales activités maritimes en Europe;
- C. considérant qu'il a été constaté au cours des dernières années une tendance au développement rapide des navires utilisés dans différentes zones de navigation, par exemple des navires hybrides destinés à la navigation intérieure / en mer, qui respectent un certain nombre d'exigences applicables aux navires de mer tout en disposant de propriétés leur permettant de naviguer sur des eaux peu profondes;
- D. considérant que l'évolution technologique a créé les conditions pour que le transport par voie d'eau redevienne une alternative aux routes encombrées vers les centres-villes;

<sup>(1)</sup> JO L 389 du 30.12.2006, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 325 du 9.12.2010, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 188 du 27.11.1998, p. 35.

<sup>(5)</sup> JO L 320 du 30.12.1995, p. 14.

<sup>(6)</sup> JO L 327 du 27.11.2012, p. 1.

Mardi 22 novembre 2016

- E. considérant que le secteur du transport de passagers et de marchandises par voie d'eau fait face à des défis et des besoins multiples, sur les questions de l'infrastructure, de l'environnement, des processus opérationnels, de la sécurité et des liens entre les ports et les villes, alors que les deux segments de marché sont gérés par une seule autorité portuaire;
- F. considérant que l'intégration des pôles du transport de voyageurs par voie d'eau dans la politique européenne sur l'interconnexion des infrastructures, telle que mise en œuvre par les règlements (UE) n° 1315/2013 et (UE) n° 1316/2013 sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) respectivement, apportera une valeur ajoutée européenne accrue;
- G. considérant que des possibilités de prêts et de garanties pour les projets liés au transport par voie d'eau sont aussi disponibles au titre du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFIS) en tant qu'instrument complémentaire aux subventions traditionnelles;
- H. considérant que la navigation intérieure a été désignée comme un mode de transport écologique requérant une attention et un soutien particuliers et que le livre blanc recommande la promotion du transport maritime et du transport par voies de navigation intérieure, en augmentant la part de la navigation côtière et intérieure et en améliorant la sécurité des opérations;
- I. considérant que la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et la proposition d'acte législatif européen sur l'accessibilité fournissent une orientation solide, non seulement dans le cadre de la mise en place, et, le cas échéant, du futur réexamen du règlement (UE) n° 1177/2010, mais aussi pour l'adoption d'un cadre législatif sur les droits des passagers au sein d'un environnement intermodal, étant donné qu'une telle législation devrait inclure l'accessibilité sans entrave pour les passagers handicapés et à mobilité réduite;
- J. considérant que, bien que le transport de passagers par voie d'eau soit réputé sécurisé, plusieurs accidents tragiques se sont produits dans le passé dans le secteur du transport de voyageurs par voie d'eau, notamment ceux de l'Estonia, du Herald of Free Enterprise et du Costa Concordia;
- K. considérant que, dans sa stratégie pour une politique du transport maritime jusqu'en 2018, l'Union européenne énonce son objectif de se hisser au premier rang mondial en matière de recherche et d'innovation dans le domaine maritime et de la construction navale en vue d'améliorer l'efficacité et l'intelligence énergétique des navires, de réduire leur incidence environnementale, de réduire au minimum les risques d'accident et d'améliorer la qualité de vie en mer;
- L. considérant que l'essor du secteur des croisières fluviales et du transport de passagers par voie d'eau sur les rivières, canaux et autres voies navigables intérieures est une réalité pour divers bras de rivières européens et centres urbains suivant leur lit;
- M. considérant que l'Union a adopté une série de macrostratégies pour la gestion administrative de l'usage des voies d'eau, telles que la stratégie de l'UE pour la région du Danube, la stratégie de l'UE pour la région de l'Adriatique et de la mer Ionienne et la stratégie de l'UE pour la région de la mer Baltique;
1. est d'avis qu'une place plus importante doit être accordée au transport de voyageurs par voie d'eau dans le programme de la politique des transports de l'Union et de ses États membres; estime dès lors qu'ils devraient œuvrer à la mise en place d'un «espace unique pour le transport de voyageurs par voie d'eau», par exemple en simplifiant la charge administrative découlant du transport transfrontalier de voyageurs par voie d'eau;

### **Compétitivité**

2. encourage les États membres, les autorités régionales et locales et la Commission à accorder de l'importance au transport de voyageurs par voie d'eau, et en particulier à améliorer les infrastructures associées, dans leurs réseaux centraux et globaux, dans le cadre du RTE-T et du MIE en renforçant l'interconnexion, entre autres, avec les infrastructures de l'arrière-pays, y compris la fourniture des infrastructures et des informations suffisantes pour répondre aux besoins de mobilité de tous les passagers;
3. soutient la mise en place d'autoroutes maritimes — y compris par les pays tiers —, afin d'encourager un transport multimodal efficace, de simplifier son intégration avec les autres modes et réseaux de transport, d'éliminer les goulots d'étranglement dans les principales infrastructures du réseau et de garantir une continuité et une intégration territoriales;

**Mardi 22 novembre 2016**

4. souligne qu'il convient d'éliminer les «goulets d'étranglement» entre les systèmes complexes de voies de navigation intérieure d'Europe occidentale et le système existant en Europe orientale, lequel est gravement, voire parfois entièrement, dégradé;
5. invite la Commission à publier une synthèse annuelle des projets cofinancés par l'Union dans le domaine du transport de voyageurs par voie d'eau au titre des fonds de cohésion, structurels, régionaux, Interreg, Horizon 2020, MIE et RTE-T, ainsi que du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSI);
6. encourage la Commission à publier le rapport conjoint sur la mise en œuvre des stratégies de l'Union dans le segment issu du secteur du transport de voyageurs par voie d'eau;
7. souligne l'intérêt majeur que revêtent les données statistiques européennes pour l'élaboration des programmes et politiques concernant le secteur du transport par voie d'eau, en particulier eu égard au nombre de services transfrontaliers de navigation maritime et intérieure assurés tant par les transbordeurs que par les navires de croisière, étant donné que, dans certaines zones, la seule liaison possible entre deux localités s'effectue par voie d'eau; demande à Eurostat d'inclure dans ses données statistiques sur les croisiéristes les passagers «d'escale», à savoir le nombre de passagers embarquant et débarquant à chaque port d'escale, et pas uniquement le nombre de croisiéristes partant en vacances chaque année (flux de passagers); la prise en compte de ces données permettrait de dégager un tableau plus réaliste de la valeur ajoutée du secteur des croisières et du transport de passagers par voie d'eau en général;
8. demande à la Commission de développer un système harmonisé de collecte des statistiques sur les accidents et incidents impliquant des navires fluviaux, y compris pour le trafic transfrontalier;
9. estime que l'intégration du transport de voyageurs par voie d'eau dans les réseaux de transports publics urbains et régionaux permettrait d'accroître considérablement l'efficacité de la mobilité, les performances environnementales, la qualité de vie, l'accessibilité économique, la fluidité des réseaux de transport terrestres et le confort dans les villes; demande à la Commission de soutenir pleinement les investissements visant à mettre en place des infrastructures d'arrière-pays de qualité, afin qu'elles contribuent à fluidifier le trafic local et à éviter des nuisances aux habitants de la région; demande à la Commission d'établir des listes d'exemples de bonnes pratiques à suivre dans ce domaine;
10. appelle les États membres à promouvoir et à soutenir les initiatives locales visant à stimuler le rôle de la navigation intérieure dans l'approvisionnement des agglomérations, y compris les initiatives visant à développer des centres de distribution dans les ports fluviaux ainsi que le transport de voyageurs, dans l'objectif principal d'en renforcer l'attrait auprès des touristes;
11. souligne que le transport de voyageurs par voie d'eau devrait être mieux intégré dans les systèmes d'information, de réservation et de billetterie de manière à améliorer la qualité des services publics et à développer davantage le secteur du tourisme, notamment dans les régions éloignées et isolées; insiste sur la nécessité d'impliquer les opérateurs de transport de voyageurs par voie d'eau dans le développement d'un système de billetterie européen intégré;
12. encourage la Commission à financer des projets de services de transport intégré mieux organisés et plus efficaces, permettant: une réduction progressive de la consommation d'énergie; une réorganisation des horaires des divers transporteurs aériens, maritimes et terrestres, publics comme privés, afin d'assurer une gestion intermodale et efficace du transport de passagers; la consolidation des tickets émis par les opérateurs publics et privés en un seul billet valable par l'intermédiaire d'une application numérique;
13. fait observer que, lorsque cela est possible, il y a lieu de promouvoir les pratiques de prestation de services de transport des voyageurs par les navires de marchandises et vice versa, par exemple dans le cas des transbordeurs, étant donné que celles-ci permettent aux navires d'améliorer leur taux d'occupation et d'accroître leur efficacité financière tout en fluidifiant le trafic routier;
14. salue les efforts déployés par le secteur du transport de voyageurs par voie d'eau pour passer à des navires plus propres et économes en énergie, caractérisés par des émissions inférieures, développés dans un cadre européen visant à rendre le transport par voie d'eau plus écologique; estime que cela donnera lieu à des solutions moins coûteuses qui sont durables, plus intéressantes et donc plus compétitives du point de vue économique, en rendant le secteur «plus économique, plus propre, plus vert» dans son ensemble;

Mardi 22 novembre 2016

15. note que les multiples défis auxquels sont confrontées les principales zones côtières de l'Union exigent des solutions localisées (davantage de transbordeurs en mer du Nord, modernisation et amélioration technique des transbordeurs en mer Méditerranée, etc.);

16. est convaincu que le secteur de l'Union de la construction de navires à passagers doit rester un acteur compétitif important qui sera davantage stimulé, tout en réduisant son empreinte environnementale au travers du développement de la recherche et de l'innovation dans ce secteur;

### ***Viabilité environnementale***

17. invite la Commission à intégrer le transport de voyageurs par voie d'eau dans sa stratégie et à prendre des mesures pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> conformément aux accords de la COP 21 et limiter ainsi les coûts externes;

18. encourage la Commission et les États membres à améliorer les normes environnementales afin de réduire la pollution de l'air, conformément aux normes applicables dans la mer Baltique en ce qui concerne les limites des émissions de soufre, la qualité des carburants et les moteurs économes en carburant;

19. souligne que la décarbonisation du transport exige des efforts considérables et des progrès en matière de recherche et d'innovation; soutient la Commission dans sa promotion du GNL, des combustibles non fossiles, des systèmes électriques et hybrides fondés sur les sources d'énergie renouvelables, et de l'énergie solaire et éolienne pour les navires maritimes, et l'encourage à adapter la recherche et l'innovation en accordant une attention particulière à l'application pratique pour le secteur du transport de voyageurs par voie d'eau;

20. rappelle que, en vertu de la directive 2014/94/EU sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, les ports maritimes du réseau central du RTE-T doivent fournir des infrastructures de soutage du GNL pour les bateaux et navires de mer d'ici 2025 et les ports intérieurs doivent le faire d'ici 2030;

21. Invite la Commission à encourager les politiques d'autosuffisance énergétique grâce à l'installation du photovoltaïque sur les bâtiments des terminaux portuaires et au stockage de l'énergie produite durant la journée afin de l'utiliser la nuit suivante;

22. souligne que le secteur des transbordeurs est un volet important du marché du transport maritime à courte distance, et qu'il est à ce titre fondamental de veiller à maintenir son dynamisme et sa compétitivité, tout en améliorant ses caractéristiques environnementales et son efficacité énergétique;

23. salue l'initiative REFIT de la Commission concernant les installations de réception portuaires, comme étant une opportunité pour aligner la directive actuelle sur les évolutions internationales, et soutient et encourage ses projets d'acte législatif dans le cadre de la procédure législative ordinaire; souligne que cela ne doit pas empêcher les États membres d'engager davantage d'initiatives durables, notamment de bons systèmes d'information et de suivi sur la gestion des déchets, à la fois à bord des navires et dans les ports;

### ***Sûreté et sécurité***

24. souligne que la prévention de la pollution et des accidents est cruciale dans la mission de l'Agence européenne pour la sécurité maritime visant l'amélioration de la sûreté des transbordeurs et des croisières maritimes transfrontalières, ainsi que la protection des consommateurs;

25. rappelle que le personnel navigant des transbordeurs et des navires de croisière doit être formé à apporter une aide efficace aux passagers en cas d'urgence;

26. salue la proposition de directive de la Commission sur la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le secteur du transport fluvial, qui établit des normes harmonisées de formation pour le personnel navigant et les bateliers afin d'améliorer la mobilité professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure;

**Mardi 22 novembre 2016**

27. souligne qu'en ce qui concerne le développement futur des systèmes d'information tels que le radar conventionnel, SafeSeaNet, Galileo et les services d'information fluviale, l'accent devrait être mis sur l'amélioration de la sûreté, de la sécurité et de l'interopérabilité, et encourage les États membres à rendre l'utilisation des services d'information fluviale obligatoire;
28. invite les autorités compétentes à proposer un cadre clair pour la répartition des responsabilités et des coûts, de manière à améliorer la sécurité, et à se pencher sur l'éducation et la formation complémentaires du personnel, et notamment sur l'intégration dans le programme de formation de modules d'apprentissage effectués sur des simulateurs agréés, dans le cadre des règles de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT); estime que la meilleure façon d'améliorer la qualité et la sécurité des services passe par un personnel qualifié;
29. salue les nouvelles propositions législatives de la Commission visant à simplifier et à améliorer les règles communes relatives à la sécurité des navires de passagers dans les eaux de l'Union, afin d'améliorer la sécurité et la compétitivité et en précisant, simplifiant et adaptant les règles actuelles au regard des dernières avancées juridiques et technologiques;
30. reconnaît qu'étant donné que la sécurité est une préoccupation croissante, des mesures supplémentaires pourraient être nécessaires, tenant compte des caractéristiques spécifiques à la circulation et aux opérations portuaires des transbordeurs afin d'assurer la fluidité des liaisons quotidiennes des transbordeurs;
31. fait observer qu'un nombre significatif de fleuves forment une frontière et encourage les autorités compétentes à assurer la coopération et l'utilisation de systèmes de sûreté, de sécurité et d'urgence bien intégrés et efficaces de part et d'autre de la frontière;
32. souligne que plusieurs États membres, mais également des pays non membres de l'Union européenne, se partagent l'ensemble des mers fermées telles que la mer Baltique et la mer Adriatique, et de ce fait, encourage les autorités compétentes à garantir un système de sécurité, de protection, mais surtout de réaction efficace dans les situations d'urgence;
33. souligne que, lorsque des transbordeurs maritimes internationaux sont exploités dans les eaux territoriales de l'Union, la législation de l'Union et des États membres doit s'appliquer;

***Qualité et accessibilité des services***

34. encourage la Commission à intégrer les principes du règlement (UE) n° 1177/2010 dans sa proposition sur les droits des passagers dans les déplacements intermodaux, y compris les aspects liés à l'accessibilité sans entrave pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, et à y intégrer les besoins particuliers des personnes âgées et des familles voyageant avec des enfants; demande à la Commission de présenter des données statistiques annuelles sur l'évolution du nombre de passagers handicapés ou à mobilité réduite;
35. souligne l'importance du secteur du transport de voyageurs par voie d'eau pour développer le tourisme durable et atténuer le caractère saisonnier, en particulier dans les régions éloignées et périphériques de l'Union telles que les régions côtières, insulaires et rurales; estime en outre que les PME devraient occuper une place centrale dans la promotion des services touristiques; demande à la Commission, aux États membres, ainsi qu'aux autorités locales et régionales de faire l'usage le plus optimal des possibilités de financement proposées par l'Union pour les PME, y compris les subventions, apporté aux communautés locales des régions éloignées et périphériques susmentionnées;
36. fait observer que la mise en place de liaisons pratiques entre les voies de navigation intérieure et le réseau européen d'itinéraires cyclables présente un potentiel considérable pour renforcer l'attrait touristique de nombreuses régions de l'Union; rappelle qu'il convient de tenir compte des besoins des cyclistes qui recourent au transport de voyageurs par voie d'eau;
37. estime que le tourisme dans les zones côtières est insuffisamment développé en raison du manque d'interconnectivité; demande à la Commission de tenir compte du fait que la demande de services de transport de qualité est plus élevée dans ces régions;
38. souligne l'importance du secteur du transport de voyageurs d'eau même pour les régions ne présentant actuellement pas d'intérêt économique telles que les îles faiblement peuplées et éloignées;

**Mardi 22 novembre 2016**

39. rappelle que certaines liaisons en transbordeur sont des lignes de sauvetage reliant les régions les plus éloignées au continent et aux pôles économiques et industriels, et sont littéralement vitales pour la cohésion territoriale, sociale et économique, et qu'elles contribuent dès lors à la cohésion et à l'intégration européennes;

40. invite à promouvoir la concrétisation de projets de liaison avec les îles, les régions insulaires et les zones éloignées, accompagnés de mesures visant à proposer des transbordeurs de meilleure qualité et des terminaux adaptés;

41. souligne le potentiel et l'opportunité de l'intégration du transport de voyageurs par voie d'eau dans un cadre de mobilité multimodale, en tenant compte du transport public dans les grandes zones urbaines, tant pour les navetteurs que pour les touristes; estime à cet égard que des améliorations sont encore nécessaires pour développer la mobilité en tant que service, en mettant en place des systèmes de billetterie intégrés, pour accroître la fiabilité, le confort, la ponctualité et la fréquence, pour soulager les chaînes logistiques et réduire le temps d'embarquement de manière à attirer les passagers;

42. souligne que, dans un souci de maintenir des services de qualité supérieure et d'assurer la sécurité maritime, le renforcement des connaissances et des compétences dans le secteur maritime à travers l'Union européenne est un enjeu crucial;

o

o o

43. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

---