



Hochschule für öffentliche  
Verwaltung Kehl



UNIVERSITY  
OF APPLIED SCIENCES

# La navigation sur le Rhin et l'Europe

Laura BERGER,  
Catherine BINET,  
Félicie DIARD-DETOEUF,  
Tabea LINK,  
Carolin MERZ,  
Anne-Sophie RENOU,  
David SCHNEIDER,  
Eberhard WACHTER.

## SOMMAIRE

Introduction.....	3
Partie 1. Les enjeux de l'Union européenne au niveau des transports .....	4
1. Le marché intérieur de l'Union européenne .....	4
2. Le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).....	4
Partie 2. Les conflits de compétences entre la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et l'Union européenne.....	6
1. Les compétences de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.....	6
2. La particularité des compétences de l'Union européenne .....	7
3. La concurrence croissante de l'Union européenne par le principe de primauté et d'effet direct ...	7
Partie 3. Les solutions envisagées .....	9
1. La coopération interinstitutionnelle.....	9
A. La structure .....	9
B. L'analyse de la solution.....	9
2. L'adhésion de l'Union européenne à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin .....	10
A. La structure .....	10
B. L'analyse de la solution.....	10
C. La création d'une Agence européenne pour les voies navigables .....	11
A. La structure .....	11
B. L'analyse de la solution.....	11
Annexe .....	12
Annexe 1 – La carte du Rhin.....	12
Annexe 2 – Le Palais du Rhin.....	12
Annexe 3 – La coopération interinstitutionnelle .....	12
Annexe 4 – L'adhésion de l'Union européenne à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ...	12
Annexe 5 – L'Agence européenne.....	12
Annexe 6 – Références .....	12

# INTRODUCTION

Le Rhin est l'un des principaux fleuves européens, tant par sa situation géographique (*cf. ANNEXE 1*), que par son importance économique. Prenant sa source en Suisse, le Rhin coule vers le Nord-Ouest en traversant la France, l'Allemagne et les Pays-Bas. Il se déverse dans la mer du Nord. Entre autres, son bassin s'étend sur la Belgique. Avec ses 1300 km de long, le Rhin est environ deux fois plus petit que le Danube, l'autre voie fluviale d'Europe occidentale. Mais, le Rhin présente la caractéristique d'être navigable de Bâle<sup>1</sup> jusqu'à son embouchure<sup>2</sup>, permettant un développement économique important le long du Rhin et de ses affluents. A ce titre, la zone rhénane est l'une des zones où se concentrent de nombreuses industries. Aujourd'hui, 330 millions de tonnes de marchandises transitent chaque année sur le Rhin et environ 20 000 cargos y circulent chaque année (*alors qu'il y aurait suffisamment de place pour deux fois plus*). A lui tout seul, le Rhin représente 70% du trafic fluvial européen. Toutes ces caractéristiques font du Rhin « la colonne vertébrale de l'Europe ».

Très tôt, il a semblé indispensable de réguler les activités de navigation sur le Rhin pour garantir la pérennité des échanges par voies navigables. Les États riverains au Rhin se sont donc rassemblés lors du Congrès de Vienne<sup>3</sup> pour consacrer la liberté de navigation. C'est lors de cette conférence que naquit, le 24 mars 1815, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), première organisation régionale d'Europe. Avec la Convention de Mannheim<sup>4</sup>, les principes de libre circulation et de non-discrimination entre les navires sont entérinés. Cette Convention affirme également la possibilité pour les États membres de décider en commun, des règlements applicables en matière de navigation rhénane. Aujourd'hui, la CCNR rassemble cinq États : l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse. Son siège est désormais installé à Strasbourg, au Palais du Rhin (*cf. ANNEXE 2*).

La CCNR a pour objectifs principaux d'organiser la navigation rhénane, d'y garantir un haut niveau de sécurité et de favoriser la prospérité de celle-ci. Pour ce faire, la Commission met en œuvre son pouvoir réglementaire dans quatre domaines : les règlements de police pour la navigation du Rhin, les règlements relatifs à des prescriptions techniques, les règlements relatifs au personnel de la navigation rhénane ainsi que les règlements portant sur le transport de marchandises dangereuses. Le principe d'unité veut que tous ces règlements soient adoptés par consensus des États membres, chacun disposant d'une voix lors des réunions plénières.

L'Union européenne (UE) dispose elle-aussi de compétences en matière de transports fluviaux. L'un de ses objectifs consiste à coordonner l'ensemble des législations et réglementations nationales afin de supprimer les obstacles déguisés aux échanges et implanter un marché intérieur harmonisé. Or, l'UE n'en a pas la totale exclusivité concernant la navigation rhénane qui appartient à la CCNR.

Ces chevauchements amènent à s'interroger sur le fait de savoir si une complémentarité, voir une organisation des relations entre la CCNR et l'UE en matière de navigation rhénane, est actuellement envisageable. A ce titre, il s'agira de voir que l'intervention de l'UE est plus ou moins poussée selon les domaines de compétences et en matière de politique commune des transports, elle répond à des enjeux particuliers (*Partie 1*). Ces spécificités aboutissent à des conflits de compétences avec la CCNR (*Partie 2*) auxquels il est nécessaire aujourd'hui de répondre par le biais de solutions adaptées (*Partie 3*).

<sup>1</sup> Bâle, troisième ville de Suisse où se trouve le dernier port du Rhin accessible aux navires.

<sup>2</sup> 884 km.

<sup>3</sup> Convention de Vienne, du 18 septembre 1814 au 9 juin 1815.

<sup>4</sup> Convention de Mannheim du 17 octobre 1868.

# PARTIE 1. LES ENJEUX DE L'UNION EUROPÉENNE AU NIVEAU DES TRANSPORTS

Il s'agit ici d'analyser la conciliation des principes du marché intérieur de l'Union européenne (1) avec le développement en parallèle du réseau transeuropéen de transport (2).

## 1. LE MARCHÉ INTÉRIEUR DE L'UNION EUROPÉENNE

Les années 1980 ont été marquées par l'arrivée du marché intérieur au sein de la Communauté européenne afin de répondre aux nombreux obstacles techniques qui subsistent lors des échanges. L'achèvement de ce marché intérieur a été réalisé par l'Acte unique européen<sup>5</sup> qui le définit comme « *un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée.* » Pour la réalisation de ce marché, les États membres ont transféré leur propre compétence à la Commission européenne. Aussi, pour faciliter la prise de décision, l'Acte unique européen prévoit que les mesures concernant le marché intérieur seront prises par le Conseil à la majorité qualifiée. Aujourd'hui, l'UE continue de travailler activement dans le but de simplifier davantage les réglementations qui empêchent encore les citoyens et les entreprises de profiter pleinement des avantages du marché unique.

## 2. LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (RTE-T)

La création du marché intérieur s'est accompagnée<sup>6</sup> du développement d'un réseau transeuropéen de transport (RTE-T), c'est-à-dire d'un ensemble de programmes de transport, harmonisé sur le territoire européen. C'est en 1996<sup>7</sup> que les premières orientations du programme RTE-T ont été initiées. Le RTE-T constitue un programme de développement d'infrastructures de transport au sein de l'UE. En 2004<sup>8</sup>, une liste de 30 projets prioritaires a été arrêtée par le Parlement et le Conseil. Ces projets représentent un investissement global de 225 milliards d'euros à l'horizon 2020. En 2010<sup>9</sup>, dans un souci de clarté, le Parlement européen et le Conseil décident d'une modification des orientations pour le RTE-T. Le 30 mai 2013, les trois institutions de l'UE, le Conseil, la Commission et le Parlement ont pu trouver un compromis permettant l'adoption d'un nouveau projet.

Aujourd'hui, deux grands objectifs dirigent la stratégie du RTE-T de l'UE :

- ✓ le bon fonctionnement du marché intérieur ;
- ✓ le renforcement de la cohésion économique et sociale.

A partir de ceux-ci, d'autres objectifs spécifiques ont été déclinés. (*cf. ANNEXE*)

<sup>5</sup> Acte unique européen signé les 17 et 28 février 1986 et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1987.

<sup>6</sup> Articles 154, 155 et 156 du Traité CE qui figurent aujourd'hui au Titre XVI du TFUE.

<sup>7</sup> Décision n°1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996.

<sup>8</sup> Sur propositions figurant dans le livre vert de la Commission européenne du 30 avril 2004.

<sup>9</sup> Décision n°661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010.

L'importance accordée au RTE-T par l'UE s'illustre notamment par l'annonce de la Commission européenne<sup>10</sup> de tripler les fonds destinés à l'infrastructure de transport pour la période 2014-2020 afin d'atteindre 26 milliards d'euros. La répartition des financements européens sera décidée en fonction des projets présentés par chaque pays. L'UE arrêtera le plan en se forgeant sur certains critères comme la « *valeur ajoutée européenne* » de celui-ci ou encore, son impact positif sur l'environnement.

Le RTE-T offre à l'UE une vision globale des différents modes de transport et leurs connexions entre eux. Concernant la navigation intérieure, la stratégie a été développée au travers du programme NAIADES II<sup>11</sup> qui s'inscrit dans le prolongement de NAIADES I<sup>12</sup>, instauré en 2006. Les nouveaux objectifs du programme NAIADES II mené par la Commission européenne<sup>13</sup>, sont de promouvoir le transport par voies navigables intérieures et l'intégration de ces dernières dans la chaîne logistique multimodale, la modernisation des infrastructures et la création de normes techniques uniformes pour garantir davantage de sécurité juridique.

---

<sup>10</sup> Annonce du 17 octobre 2013.

<sup>11</sup> Navigation Intérieure : Actions et Développement en Europe.

<sup>12</sup> Document ECE/TRANS/SC.3/2006/5, programme NAIADES I s'étalant de 2006 à 2013.

<sup>13</sup> Nouveau programme présenté le 10 septembre 2013.

## **PARTIE 2. LES CONFLITS DE COMPÉTENCES ENTRE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN ET L'UNION EUROPÉENNE**

Les organisations internationales universelles sont ouvertes à l'ensemble des États de la planète. Une organisation internationale est créée sous le respect du principe de spécialité. Ainsi, elle est créée pour un objet spécifique. A côté de celles-ci, on trouve de nombreuses organisations de coopérations régionales destinées à un nombre restreint d'États. La plupart de ces organisations sont liées par une solidarité géographique, politique et économique. A ce titre, CCNR et UE sont, au sens du droit international, deux véritables organisations internationales au niveau européen. De manière générale, l'organisation européenne est composée d'un ensemble d'organes mis en place par des États du continent européen en vue de réaliser des objectifs d'intérêt commun. Alors que l'objectif de la CCNR a toujours été de mettre en place une réglementation unique sur la navigation sur le Rhin, celui de l'UE poursuit un niveau de coopération et d'intégration accru.

La CCNR et l'UE étant deux véritables organisations européennes, il s'agit d'apprécier leurs ressemblances et différences (3), notamment au titre du principe de spécialité qui fonde leurs propres compétences (1 et 2)

### **1. LES COMPÉTENCES DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN**

La CCNR est considérée comme une conférence diplomatique permanente. A ce titre, les représentants des États membres discutent de tous les sujets pouvant intéresser la navigation rhénane. C'est ainsi qu'au sein de cette conférence diplomatique, sont prises les mesures de révision de la Convention de Mannheim qui confère à la CCNR, des compétences dans tous les domaines couverts par cet accord : Assurer la libre navigation sur le Rhin ; assurer le respect du principe de non-discrimination ; assurer la sécurité et la protection de l'environnement ; assurer la concurrence loyale ; assurer un marché intérieur intégré et réglementé, illustration du capitalisme Rhénan.

Afin de permettre une exécution correcte de ces principes, la CCNR a adopté une série de résolutions et de règlements communs. Ces mesures d'exécution sont contraignantes pour les États membres, notamment en ce qui concerne les normes techniques, la sécurité, le statut des équipages et la liberté de navigation. En effet, toutes ces décisions doivent être transposées dans les législations nationales.

La CCNR devient une organisation européenne aux compétences accrues lorsqu'en cas de litiges relatifs au non respect de la Convention de Mannheim ou des règlements et mesures adoptés, elle met en œuvre son pouvoir juridictionnel et devient compétente pour régler ces conflits.

Enfin, cette organisation s'intéresse à toute question intéressant la promotion de la navigation rhénane par le biais de réunions plénières et de comités. A ce titre, elle publie toute une documentation nécessaire à la navigation sur le Rhin.

## 2. LA PARTICULARITÉ DES COMPÉTENCES DE L'UNION EUROPÉENNE

Les domaines de compétence de la Communauté européenne d'abord et de l'UE ensuite, n'ont cessé de s'accroître depuis le traité de Rome<sup>14</sup>. Pour limiter l'emprise de la construction européenne et prévenir une dérive bureaucratique, l'étendue des compétences de l'UE a été encadrée. A ce titre, le traité de Lisbonne<sup>15</sup> est venu identifier et clarifier la répartition des compétences entre l'UE et les États membres : compétences exclusives, compétences partagées et compétences complémentaires. Ce classement des compétences s'est fait selon un degré de dessaisissement par les États membres.

Concernant les domaines pour lesquels l'UE se limite à appuyer, coordonner ou compléter l'action des États membres, le traité<sup>16</sup> parle de compétences d'appui, de coordination ou de complément<sup>17</sup>. Lorsque les États membres restent compétents aussi longtemps que l'UE n'intervient pas, le traité<sup>18</sup> parle de compétences partagées<sup>19</sup>. Dès lors, les États membres perdent leur compétence lorsque l'UE agit. Enfin, le traité<sup>20</sup> parle de compétences exclusives lorsque l'UE peut seule légiférer et adopter des actes juridiquement contraignants pour les États membres.

Outre la prise de décision en matière d'union douanière ou encore de la politique commerciale commune, l'UE dispose donc d'une compétence exclusive en matière d'établissement des règles de concurrence, nécessaires au fonctionnement du marché intérieur. A ce titre, il convient de signaler que l'Allemagne, la France, la Belgique et les Pays-Bas (*membres de la CCNR*) se doivent, au titre de leur obligation de loyauté, d'appliquer les prescriptions de l'UE en matière de développement du marché intérieur, notamment sur le Rhin.

## 3. LA CONCURRENCE CROISSANTE DE L'UNION EUROPÉENNE PAR LE PRINCIPE DE PRIMAUTÉ ET D'EFFET DIRECT

De manière générale, le droit international affirme sa primauté sur le droit interne. Un État ne peut donc pas se délier de son engagement et adopter des normes internes à l'encontre du traité qu'il aura conclu. Ainsi, concernant la navigation rhénane, les États membres de la CCNR se doivent de respecter le traité et les règlements mis en place par cette institution. Cependant, cette primauté du droit international sur le droit interne n'a d'effet que dans l'ordre juridique international. En effet, un État qui méconnaîtrait les dispositions du traité n'engagerait que sa seule responsabilité internationale devant la CCNR qui se constituerait en juridiction pour gérer ce conflit. Le droit international ne dicte donc pas le statut qu'il doit revêtir en droit interne. Tel n'est pas le cas du droit de l'UE.

<sup>14</sup> Traité de Rome du 25 mars 1957.

<sup>15</sup> Traité de Lisbonne du 1<sup>er</sup> décembre 2009.

<sup>16</sup> Article 2§5 TFUE.

<sup>17</sup> En matière d'industrie, de culture, de tourisme, d'éducation....

<sup>18</sup> Article 2§2 TFUE.

<sup>19</sup> En matière de politique sociale, de cohésion économique, de transports, de réseaux transeuropéens,...

<sup>20</sup> Article 2§1 TFUE.

Le droit de l'UE s'inscrit en totale rupture avec le droit international. En effet, l'UE a pour maître-mot de ne pas laisser aux États membres, la liberté de définir le statut du droit de l'UE en droit interne. Ainsi, il prétend lui-même à définir son statut dans les ordres juridiques internes. Cette définition est celle des principes de primauté et d'effet direct du droit de l'UE, créés par la Cour de Justice des Communautés Européennes en 1963<sup>21</sup> et en 1964<sup>22</sup>. Le droit de l'UE ne reçoit ainsi pas le même traitement que le droit international en droit interne puisqu'il prime, quoi qu'il arrive, sur les textes internes.

Ces principes, caractéristiques essentielles du droit de l'UE, conduisent nécessairement à ce que l'Allemagne, la France, la Belgique ou les Pays-Bas (*membres communs de la CCNR et de l'UE*) recevant de l'UE des prescriptions en contradiction avec celles de la CCNR, se doivent de respecter prioritairement le droit de l'UE. Aussi, sous cet angle, la CCNR apparaît comme étant une organisation disposant d'un poids inférieur à celui de l'UE.

Mais, cette « balance » se rééquilibre concernant la Suisse. En effet, contrairement à ses homologues européens, la Suisse n'a pas à se plier aux prescriptions contraignantes de l'UE. A ce titre, elle peut parfaitement mettre en œuvre les prescriptions de la CCNR, elles-mêmes en contradiction avec celles de l'UE. Aussi, au regard du marché intérieur sur le Rhin, il n'est pas impossible de trouver deux situations posant un véritable problème : la Suisse appliquerait les prescriptions de la CCNR au regard des règles de droit international et les autres États appliqueraient les prescriptions de l'UE au regard du droit de l'UE. Ces conflits de prescriptions nécessitent alors des solutions.

---

<sup>21</sup> CJCE, 5 février 1963, Van Gend & Loos, affaire n°26/62.

<sup>22</sup> CJCE, 15 juillet 1964, Costa c/ E.N.E.L, affaire n°6/64.



## PARTIE 3. LES SOLUTIONS ENVISAGÉES

En matière technique, la CCNR collabore étroitement avec la Commission européenne. On parle d'ailleurs de coopération rhénane. Pour autant, même si ces disparités techniques tendent à s'estomper petit à petit, l'enjeu de l'uniformisation du marché intérieur des transports fluviaux en général et sur le Rhin en particulier, reste essentiel. Des solutions à ces difficultés peuvent alors être envisagées au travers d'une coopération interinstitutionnelle (1), d'une adhésion de l'UE à la CCNR (2) ou encore par la création d'une Agence européenne pour les voies navigables (3).

### 1. LA COOPÉRATION INTERINSTITUTIONNELLE

#### A. LA STRUCTURE

La solution de la coopération interinstitutionnelle correspond à l'accord envisagé par la CCNR et la Commission européenne, qui sera approuvé en juin 2014. Il s'agit d'un accord de coopération interinstitutionnelle établissant une relation d'étroite collaboration entre les deux parties. Cette coopération repose sur la communication, l'échange d'information et la création d'un organe partagé permettant d'établir des standards européens.

Afin de mieux comprendre la forme que prendra cette solution, il est intéressant de faire le parallèle avec la coopération existante entre l'UE et une autre organisation internationale, le Conseil de l'Europe. Tout comme la CCNR, ce dernier est composé de membres communs à ceux de l'UE et partage ses valeurs et ses objectifs. Afin de coordonner les domaines d'actions où les deux institutions se rejoignent (*dans le cas présent : le respect de la démocratie et des droits de l'Homme*), il a été établi que le Conseil de l'Europe resterait le référent privilégié sur ces questions et que les deux institutions se concerteraient afin de trouver des accords dans le domaine.

En ce qui concernerait la CCNR, le système fonctionnerait de la manière suivante (*cf. ANNEXE 3*) : le secrétariat de la CCNR serait en charge d'un groupe de travail constitué d'experts du Rhin et des autres fleuves traversant l'UE<sup>23</sup>. Ce groupe ferait office d'outil d'observation du marché fluvial européen, et viserait, grâce à son expertise, à trouver des standards européens concernant les prescriptions techniques. Les recommandations de ce groupe de travail seraient ensuite analysées par un comité élargi, supervisé par le secrétariat de la CCNR, et composé des membres de la CCNR, de l'UE ainsi que des États observateurs concernés par la question. A l'issue des discussions seraient alors établis des standards fluviaux européens.

#### B. L'ANALYSE DE LA SOLUTION

La coopération interinstitutionnelle aurait de nombreux avantages. En premier lieu, la CCNR resterait un élément central de la réglementation fluviale européenne, même si son pouvoir réglementaire serait substitué par la Commission européenne. A ce titre, elle garderait toute sa

<sup>23</sup> Commission du Danube,...

légitimité pour son expertise et son savoir-faire. Aussi, la CCNR, mandatée par la Commission européenne pour superviser le groupe de travail et le comité élargi, recevrait des financements supplémentaires pour élargir son champ d'action. Enfin, la centralisation des organes de travail permettrait une harmonisation des standards européens.

Pour autant, cette solution peu aussi présenté quelques inconvénients. En effet, la coopération interinstitutionnelle ne concernerait que les prescriptions techniques. Or, il a été analysé précédemment que le problème d'harmonisation touche principalement le marché intérieur, mais aussi toutes les questions environnementales ou de protection sociale des bateliers<sup>24</sup>. Aussi, la bureaucratie serait plus lourde concernant la régulation sur le Rhin, les travaux de la CCNR devant désormais transiter par ce nouveau comité élargi pour pouvoir être transformés en règles contraignantes. De plus, le nombre de participant serait plus important, rendant indéniablement les délais de régulation plus longs.

Cette analyse démontre que, dans une optique de processus croissant d'intégration européenne, il s'agirait plus d'une solution à moyen terme au problème de chevauchement de compétences.

---

## 2. L'ADHÉSION DE L'UNION EUROPÉENNE À LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

### A. LA STRUCTURE

---

Par la solution de l'adhésion de l'UE à la CCNR, la CCNR ne serait plus composée que de deux membres : l'UE et la Suisse (*cf. ANNEXE 4*). En effet, l'UE remplacerait les membres de la CCNR également membres de l'UE. Hormis cela, rien ne changerait. En effet, la CCNR resterait une organisation indépendante. Le cadre législatif et la structure de la CCNR, qui ont fait leurs preuves jusqu'à aujourd'hui, resteraient les mêmes.

### B. L'ANALYSE DE LA SOLUTION

---

L'adhésion de l'UE à la CCNR aurait de nombreux avantages. En effet, avec cette solution, le pouvoir et les compétences de l'UE dans le domaine des transports fluviaux augmenterait. Aussi, l'UE et ses États membres n'auraient qu'une seule voix et non, comme c'est le cas aujourd'hui, de plusieurs voix pouvant diverger. Également, en passant de cinq à deux membres au sein de la CCNR, la coopération serait facilitée et accélérée. Enfin, puisque l'UE régleme la navigation pour le reste de l'Europe, cette solution impliquerait une harmonisation des règles fluviales dans l'UE. Une telle solution serait simple et également peu coûteuse<sup>25</sup>.

En revanche, cette solution pourrait aussi présenter de nombreux inconvénients. En effet, pour adhérer à la CCNR, tous les États membres de l'UE devraient ratifier le traité d'adhésion. Le risque étant que ces ratifications successives prennent du temps, voir même qu'elles n'aboutissent jamais. Pour autant, cet échec reste peu probable si les États actuellement membres de la CCNR favoriseraient cette solution. Aussi, en ce qui concerne les questions sociales et environnementales, l'UE n'a pas encore les compétences et ne pourra ainsi pas les régler au sein de la CCNR. Enfin, il est très plausible que l'Allemagne, la France, la Belgique et les

---

<sup>24</sup> Compétence nationale.

<sup>25</sup> Coût estimé à moins de 300.000€ par an selon le Rapport de la Commission Européenne « *Commission staff working document Institutional framework* » de 2008.

Pays-Bas refuseraient de renoncer à faire partie de la CCNR et donc, de renoncer à leur pouvoir de décision au sein de cette institution, au profit de l'UE. A ce titre, il semble certain que ces États souhaiteraient conserver leur pouvoir de décision au côté de celui de l'UE. Enfin, si l'UE devait adhérer à la CCNR, le traité constitutif de la CCNR devrait être modifié. Or, la Suisse risquerait d'être isolée et pourrait refuser de ratifier le nouveau traité.

---

## C. LA CRÉATION D'UNE AGENCE EUROPÉENNE POUR LES VOIES NAVIGABLES

### A. LA STRUCTURE

---

La création d'une Agence Européenne pour la navigation fluviale consisterait en une solution d'intégration des compétences au système européen, tout en conservant une logique de décentralisation et de déconcentration. En effet, cette solution reposerait sur la création d'un organe géré et financé par l'UE et qui remplacerait les Commissions européennes existantes <sup>26</sup>(cf. *ANNEXE 5*). Aussi, les États concernés par la navigation fluviale européenne mais ne faisant pas partie de l'UE seraient immédiatement intégrés en tant qu'États observateurs. Cette Agence publierait des travaux qui feraient référence en matière de navigation fluviale à des prescriptions techniques ainsi qu'à des recommandations environnementales et économico-sociales. De ce fait, toutes les recommandations de cette Agence seraient étudiées puis adoptées par la Commission européenne en tant que standard européen.

### B. L'ANALYSE DE LA SOLUTION

---

La création d'une telle Agence aurait de nombreux avantages. A ce titre, elle disposerait de l'expertise des organisations déjà existantes, d'une mise en commun de leurs travaux et de l'élargissement des compétences (*protection sociale et environnementale notamment*). Ce système aboutirait indéniablement à une harmonisation juridique en Europe. En effet, le trafic entre le Danube et le Rhin serait facilité et la libre circulation établie sur les voies navigables intérieures serait propice à la croissance du marché en général. Aussi, cette compétence sur la navigation fluviale dans son entier aboutirait à une augmentation des pouvoirs en matière de politique des transports de l'UE. La connexion avec tous les autres modes de transport (*voies ferrées ou routes*) serait ainsi assurée. Enfin, la concertation entre les activités de cette Agence et les politiques de transport de l'UE comme NAIADES pourrait créer des synergies. Enfin,

En revanche, une telle structure pourrait présenter des inconvénients. Il pourrait y avoir quelques oppositions politiques, notamment concernant les conflits d'intérêts entre l'UE et les États membre de la CCNR préférant le *statu quo*. La création d'une telle Agence serait très coûteuse<sup>27</sup> (*administration lourde par son personnel et ses activités de l'agence*), même si ce coût est à nuancer par le transfert des budgets nationaux concernant la navigation intérieure. Finalement, l'ajout d'un niveau administratif peut rendre le tout plus compliqué et pas forcément plus efficace.

---

<sup>26</sup> Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, Commission du Danube,...

<sup>27</sup> Coût estimé entre 2 à 2,6 millions d'euros par an.

# ANNEXE

## ANNEXE 1 – LA CARTE DU RHIN

XX

## ANNEXE 2 – LE PALAIS DU RHIN

XX

## ANNEXE 3 – LA COOPÉRATION INTERINSTITUTIONNELLE

XX

## ANNEXE 4 – L'ADHÉSION DE L'UNION EUROPÉENNE À LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

XX

## ANNEXE 5 – L'AGENCE EUROPÉENNE

XX

## ANNEXE 6 – RÉFÉRENCES

### *Webographie :*

<http://www.ccr-zkr.org/>

[http://europa.eu/index\\_fr.htm](http://europa.eu/index_fr.htm)

<http://www.uvek.admin.ch/index.html?lang=fr>

<http://www.euractiv.fr/europe-dans-le-monde/les-relations-ue-suisse-links dossier-500491>

<http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Tourisme et domainehidden/chapitre 5 201207240951.pdf>

### *Bibliographie :*

- ✓ Institutions européennes, Christophe Lescot, *Editions Paradigme*.
- ✓ Le Traité de Lisbonne, François-Xavier Pirollaud et David Siritzky, *La documentation française*.
- ✓ Report on the impact assessment of proposals aiming to modernise and reinforce the organisational framework for inland waterway transport in Europe, Commission européenne, 2008.