



Conseil économique et social

Distr. générale
5 avril 2011
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure

Trente-neuvième session

Genève, 15-17 juin 2011

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Développement stratégique de l'infrastructure des voies navigables

Document de réflexion sur l'approche paneuropéenne de la poursuite du développement de l'infrastructure des transports par voie navigable

Note du secrétariat

I. Mandat

1. Dans le *Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe* du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), ce dernier est invité à organiser un forum, en étroite collaboration avec d'autres organes internationaux afin d'éviter le doublonnage, à l'intention des comités spéciaux, des groupes d'experts ou des tables rondes, afin de mieux coordonner le développement du réseau des voies navigables E (ECE/TRANS/SC.3/189, par. 205 c)).

2. Au cours des discussions tenues à sa trente-huitième session sur la suite à donner au Livre blanc, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a accueilli favorablement la proposition faite par le secrétariat d'organiser une réunion d'experts sur l'infrastructure des transports par voie navigable, conformément à cette recommandation et dans le cadre de la révision en cours de l'Inventaire de la CEE des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/76, par. 18).

3. On trouvera ci-après un document de réflexion que le secrétariat a établi, en consultation avec le directeur du volet infrastructure de la plate-forme de mise en œuvre du Programme NAIADES de l'Union européenne (PLATINA). Il contient une approche envisageable pour la poursuite du développement de l'infrastructure des transports par voie

navigable dans la région de la CEE et des propositions concernant des mesures communes concrètes que pourraient appliquer les institutions œuvrant à la promotion et au développement des transports par voie navigable.

4. Le SC.3/WP.3 est invité à étudier le présent document à la lumière des exposés sur l'infrastructure des transports par voie navigable en Europe qui seront faits par des experts au cours de sa trente-neuvième session, et à convenir des conclusions à soumettre au SC.3 concernant le rôle de la CEE dans ce domaine.

II. Vers une stratégie paneuropéenne intégrée pour le développement de l'infrastructure des transports par voie navigable

A. Introduction

5. Le présent document a pour objet de suggérer une voie à suivre pour aider les pays et les organisations internationales compétentes à mettre en place une stratégie de développement de l'infrastructure des voies navigables et à mener à bien des initiatives dans ce domaine. D'une manière générale, il est conseillé de former un réseau, en reliant les transports par voie navigable à l'ensemble des services de transport et de logistique des chaînes d'approvisionnement. En effet, pour conserver leur avantage concurrentiel, les transports par voie navigable doivent être davantage intégrés dans une politique paneuropéenne cohérente en matière d'infrastructures.

6. Pour favoriser les performances économiques en Europe, il faut développer et entretenir des systèmes de transport efficaces. À moyen et à long terme, le volume de marchandises transportées devrait augmenter considérablement, tandis que les limites des systèmes de transport actuels seront plus souvent atteintes et dépassées. L'insuffisance des infrastructures de transport entraîne une hausse des émissions, du nombre d'accidents et des embouteillages, ainsi qu'une baisse de la fiabilité et de la ponctualité des transports. Le secteur des transports par voie navigable peut aider de manière avantageuse à faire face à l'augmentation des besoins en transport, d'une manière non seulement efficace mais durable et écologiquement rationnelle. Depuis longtemps, les transports par voie navigable sont considérés comme le mode de transport de surface qui, outre son bon rendement énergétique, est le plus respectueux de l'environnement et le plus sûr. Diverses organisations s'emploient donc à promouvoir et à renforcer la compétitivité des transports par voie navigable¹.

B. La place du développement des infrastructures dans la politique globale de promotion des transports par voie navigable

7. Pour mettre en œuvre une politique paneuropéenne de promotion des transports par voie navigable, il faudrait notamment concevoir et organiser le développement d'un réseau d'infrastructure matérielle paneuropéen. Deux phases peuvent être identifiées aux fins de l'appui à cette initiative:

¹ Voir Commission européenne, «Communication de la Commission sur la promotion du transport par voies navigables "NAIADES": Un programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables».

a) Dans un premier temps, l'état actuel de l'infrastructure des transports par voie navigable en Europe devrait être évalué afin de recenser les goulets d'étranglement liés à l'infrastructure et les liaisons manquantes au niveau européen, de réfléchir à différents moyens d'appréhender les problèmes et d'identifier les tendances;

b) Dans un deuxième temps, une stratégie pour la création d'un réseau d'infrastructure paneuropéen doit être élaborée afin de définir le cadre des actions ultérieures, à savoir la hiérarchisation et l'échelonnement des travaux d'amélioration des infrastructures. L'orientation stratégique générale qui sous-tend le développement de l'infrastructure des transports par voie navigable consiste à rattacher les transports par voie navigable à l'évolution de la chaîne mondiale d'approvisionnement et aux exigences nationales et locales. Cela forcera tous les modes de transports et les divers décideurs et intervenants à coopérer, à créer des services à valeur ajoutée, à proposer des services de logistique écologiques, à innover et à renforcer le réseau d'infrastructure européen dans son ensemble.

8. Le présent document de réflexion pousse plus loin l'analyse de la seconde phase.

C. Vers l'élaboration d'une stratégie paneuropéenne en faveur d'un réseau d'infrastructure des transports par voie navigable

9. L'élaboration d'une stratégie paneuropéenne en faveur d'un réseau d'infrastructure des transports par voie navigable est une condition préalable au développement des transports par voie navigable. Deux actions sont nécessaires:

a) Définir une stratégie commune en matière d'infrastructure des transports par voie navigable: en appui à cette initiative, divers inventaires (Livre bleu de la CEE, programme Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et PLATINA) peuvent faciliter grandement les travaux à mener. En outre, dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie paneuropéenne, plusieurs questions doivent être soulevées et des réponses doivent y être apportées. Si possible, la situation finale souhaitée du réseau d'infrastructure des transports par voie navigable doit être définie;

b) Adopter une position commune sur la manière de mettre en œuvre concrètement une stratégie paneuropéenne en matière d'infrastructure des transports par voie navigable: pour y parvenir, il faut faire des choix en matière de hiérarchisation et d'échelonnement des travaux d'amélioration des infrastructures. Il est utile, à cet égard, de savoir quelles améliorations entraîneraient les plus grands gains d'efficacité dans l'ensemble de la chaîne de transport.

10. Les gains d'efficacité peuvent découler d'une réduction des coûts, d'une augmentation des transferts modaux et de la durabilité, de l'ouverture de nouveaux marchés ou encore de la stimulation du développement régional. Les voies navigables et les bassins présentent des caractéristiques parfois très différentes en termes d'éléments d'infrastructure, de composition des flottes et de marchés desservis. Les effets du développement de l'infrastructure varieront donc selon les régions. Il conviendrait de déterminer quels sont les investissements dans les infrastructures qui présenteraient le plus grand intérêt pour les transports par voie navigable et l'efficacité des chaînes de transport, en faisant la distinction entre les voies navigables et les bassins.

11. En outre, les avantages pouvant être tirés de l'amélioration des liaisons entre les villes, les ports et les autres principaux pôles économiques devraient être évalués. Une meilleure qualité de desserte, en particulier pour les transports par voie navigable, peut stimuler le développement économique et améliorer de façon notable la compétitivité des villes, des ports et des autres pôles économiques. L'investissement dans l'infrastructure des

transports par voie navigable peut avoir une incidence favorable sur le développement économique régional. Lorsque les villes, les ports et les autres pôles économiques disposent de liaisons de qualité avec les voies fluviales, cela peut inciter les industries et les entreprises à s'établir et à créer des activités dans la région. Le développement économique qui en résulte peut favoriser la croissance de certains secteurs industriels et procurer des retombées très intéressantes pour la population locale.

12. Ensemble, ces deux volets constituent une stratégie de développement de l'infrastructure des transports par voie navigable et créent une dynamique qui favorise l'interaction et la participation des pays et de toutes les autres parties concernées par la mise en place d'un plan de développement d'un réseau paneuropéen d'infrastructure des transports par voie navigable.

13. Deux méthodes sont possibles pour le recensement des questions les plus importantes suscitées par une stratégie de développement de l'infrastructure des transports par voie navigable:

- a) Méthode descendante (axée sur les politiques générales – perspective à long terme);
- b) Méthode descendante (axée sur la gestion – perspective à court et à moyen terme).

1. Questions découlant de la méthode descendante

14. Cette méthode confronte l'état actuel du réseau d'infrastructure à la situation finale idéale. Différents types d'analyse des lacunes peuvent renseigner sur les endroits où le besoin d'investissements dans l'infrastructure se fait le plus ressentir et sur le type de travaux nécessaire, ainsi que sur les efforts financiers et d'autre nature qui seraient nécessaires.

15. Il conviendrait de se pencher sur les points suivants:

- a) Quel est l'état actuel du réseau d'infrastructure? S'intéresser en particulier aux éléments suivants:
 - i) Configuration du réseau de voies navigables;
 - ii) Classe de chaque voie navigable et autres caractéristiques, telles que tirant d'eau des ponts, limitations de tirant d'eau, dimensions des chenaux, capacité des écluses et caractéristiques des ports;
- b) Quel est, de l'avis général des parties prenantes, l'état ou l'objectif final idéal s'agissant du développement à long terme de l'infrastructure? Rassembler notamment des informations sur les zones résidentielles ou industrielles présentant un intérêt économique (potentiel) qui peuvent être désenclavées par les transports par voie navigable, à l'intérieur de l'UE et à l'extérieur;
- c) Quels sont les liaisons manquantes et les goulets d'étranglement actuels par rapport à la situation idéale (par exemple en utilisant les définitions qui figurent dans le Livre bleu de la CEE²)?

² Inventaire de la CEE des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu) ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.1.

d) Quel écart y a-t-il entre l'état actuel du réseau d'infrastructure et la situation finale souhaitée? S'intéresser notamment aux points suivants:

- i) Les dépenses nécessaires pour parvenir à la situation finale souhaitée;
- ii) L'écart entre la situation actuelle et la situation finale souhaitée pour chaque région, bassin ou corridor;
- iii) Le coût des améliorations à apporter à l'infrastructure pour chaque région, bassin ou corridor;

e) Quels sont les types de goulet d'étranglement ou de liaison manquante qui posent le plus problème? Tirant d'air des ponts, limitations de tirant d'eau, dimensions des chenaux, capacité des écluses ou caractéristiques des ports, et notamment:

- i) Le principal type de goulet d'étranglement dans chaque région, bassin ou corridor;
- ii) Le caractère structurel ou stratégique de ces goulets d'étranglement (selon les définitions du Livre Bleu);
- iii) La pertinence de cette analyse globale pour chaque région, bassin ou corridor;

f) Combien de liaisons manquantes devraient être construites? Combien de liaisons manquantes devraient être construites dans chaque région, bassin ou corridor?

g) Dans quel mesure les pôles économiques principaux ou en devenir, industriels ou résidentiels, sont-ils reliés entre eux?

- i) Liaisons de navigation intérieure entre les principaux pôles économiques et la mer;
- ii) Liaisons de navigation intérieure entre les principaux pôles économiques;
- iii) Liaisons de navigation intérieure entre les principaux pôles économiques ou entre ceux-ci et la mer, dans chaque région, bassin ou corridor;

h) Quelle est l'importance des goulets d'étranglement ou liaisons manquantes dans la perspective de la création de nouvelles régions résidentielles ou industrielles et du développement économique qui s'ensuivrait? Quelle est la pertinence de cette analyse globale pour chaque région, bassin ou corridor?

i) Dans quelle mesure un réseau européen de voies navigables peut-il relier les régions entre elles? Quelle est la pertinence de cette analyse globale pour chaque région, bassin ou corridor?

j) Compte tenu de la situation finale souhaitée, quelles incidences auront les améliorations prévues sur l'uniformité et la cohérence du réseau d'infrastructure? Quel est le degré d'uniformité et de cohérence obtenu dans chaque région, bassin ou corridor?

16. Compte tenu des informations contenues dans le Livre bleu de la CEE et d'autres inventaires, il semblerait que la plupart de ces questions ont trouvé une réponse ou pourraient être élucidées à l'aide des informations déjà disponibles. La configuration a été décrite, y compris plusieurs caractéristiques des voies de navigation. Il resterait encore à définir une situation finale idéale (voies navigables d'importance internationale, toutes de classe IV ou supérieure). Sur la base des réponses apportées à ces interrogations, il devrait être possible de décider du type d'investissement à réaliser en matière d'infrastructures dans les différents secteurs du réseau.

17. Il pourrait être nécessaire de réévaluer les projets en fonction des nouvelles régions résidentielles ou industrielles qui pourraient apparaître ou des régions susceptibles de

connaître un développement économique. Bien que cet exercice ne doive pas dicter les mesures à prendre, il permettra de savoir quels travaux d'infrastructure auront la plus grande incidence sur la réalisation des objectifs fixés. Les investissements dans des projets d'infrastructure devraient être évalués en prenant en compte tous les projets dans un bassin ou corridor donné, et non en examinant chaque projet individuellement.

2. Questions découlant de la méthode ascendante

18. La question essentielle est de savoir comment obtenir le meilleur retour sur les investissements dans l'infrastructure, pour les transports par voie navigable, la région ou l'ensemble de la société. Il s'agit de répertorier les nouvelles possibilités offertes par les investissements consentis pour développer les infrastructures. Ces possibilités peuvent prendre la forme de gains de productivité pour les transports par voie navigable, de nouveaux débouchés commerciaux en termes d'augmentation des volumes de fret et des transferts modaux, ou d'une plus grande compétitivité des villes, ports, et pôles principaux. On trouvera ci-après des exemples de sujets de réflexion qui peuvent être abordés dans le cadre de l'approche ascendante:

a) Quelles sont les caractéristiques et les activités de la flotte de navigation intérieure dans une région, un bassin ou un corridor donné?

- i) Type et volume des flux de fret actuel, pour chaque voie navigable, bassin ou corridor;
- ii) Composition de la flotte empruntant des voies navigables données;
- iii) Structure de coûts de la flotte;
- iv) Capacité de chargement des bateaux (en fonction des conditions de navigation);
- v) Temps de trajet et d'attente (pour les écluses et les ponts);
- vi) Marchés desservis par les transports par voie navigable et par les autres modes de transport;

b) Quel type de goulet d'étranglement (tirant d'air des ponts, limitations de tirant d'eau, capacité des écluses, caractéristiques des ports intérieurs, disponibilité des ports intérieurs, dimensions des chenaux) nuit le plus à l'efficacité des transports par voie navigable? En fonction du type de flux de fret, du volume de fret, des caractéristiques de la flotte de navigation intérieure et des autres facteurs évoqués, quels sont les meilleurs investissements à faire pour remédier à ces goulets d'étranglement, en termes de gain de productivité pour la navigation intérieure sur une voie navigable ou dans un corridor donné? On trouvera ci-après des exemples concrets:

- i) Si la plupart des flux de fret sont formés de cargaisons en vrac importantes, les limitations de tirant d'eau devraient être levées; par contre, si les flux de fret sont principalement composés de transports de conteneurs, l'augmentation du tirant d'air des ponts peut être plus utile au développement des transports par voie navigable dans le corridor concerné;
- ii) Si un corridor est essentiellement emprunté par des bateaux effectuant des voyages à la journée, l'efficacité des transports par voie navigable peut être améliorée en investissant dans les possibilités d'amarrage de nuit; si un corridor est emprunté le plus souvent par des bateaux qui naviguent de façon continue, ce type d'investissement sera moins utile;

- c) Quelles sous-stratégies d'investissement (investissements visant un type particulier de goulet d'étranglement) donneraient le meilleur retour sur investissement pour les transports par voie navigable et l'ensemble de la société³?
- i) Quelles sous-stratégies d'investissement donneraient le meilleur retour sur investissement dans chaque région, bassin ou corridor?
 - ii) Combien coûteraient les améliorations de l'infrastructure pour chaque région, bassin ou corridor?
 - iii) Dans quelle région le retour sur investissement le plus élevé doit-il être obtenu?
- d) Dans quelle mesure les transports par voie navigable peuvent-ils tirer parti de l'amélioration des liaisons avec les pôles économiques principaux ou en devenir, industriels ou résidentiels, ou entre ceux-ci?
- i) Quels sont les pôles économiques (potentiellement) importants qui ne sont pas actuellement reliés (de manière optimale) à la mer ou entre eux par de voies de navigation intérieure (goulets d'étranglement ou liaisons manquantes)?
 - ii) Lesquels de ces pôles sont desservis par d'autres modes de transport (routier, ferroviaire, ou les deux)?
 - iii) Quels sont les points communs et les différences entre la structure de coûts des transports par voie navigable et celle des autres modes de transport, et quelles sont les possibilités de transferts modaux pourraient qui pourraient être obtenues en faveur des transports par voie navigable grâce à des investissements dans l'infrastructure visant à améliorer les liaisons?
 - iv) Quels sont les nouveaux flux de fret potentiels qui pourraient être capturés par les transports par voie navigable du fait des liaisons créées avec les pôles économiques en devenir?
- e) Quel parti les villes, les ports et les autres pôles économiques ou régions européennes dans leur ensemble peuvent-ils tirer d'une amélioration des liaisons avec les autres pôles économiques importants ou potentiellement importants, industriels ou résidentiels?
- i) Quels sont les villes, les ports et les autres pôles économiques européens qui peuvent bénéficier le plus d'une plus grande compétitivité grâce à de meilleurs liaisons par voie navigable?
 - ii) Dans quelle région européenne peut on trouver le plus de nouvelles possibilités en termes de marchés, de flux de fret et de transfert modaux?
 - iii) Dans quelle mesure le développement des régions est-il favorisé par la création ou l'amélioration d'infrastructures des transports par voie navigable, et quels avantages la société dans son ensemble peut-elle en tirer?
- f) Quelle région européenne, dans son ensemble, est la mieux placée pour se développer sur le plan économique grâce à des investissements dans l'infrastructure des transports par voie navigable?
- g) Comment se situe le coût des investissements dans l'infrastructure par rapport aux autres dépenses? Par exemple, les conditions géographiques et d'autre nature

³ On peut répondre à cette question en évaluant le retour sur investissement d'un échantillon de projets pour un type de goulet d'étranglement donné.

permettent-elles des investissements dans l'infrastructure qui sont fortement susceptibles de donner un bon retour sur investissement?

h) Quelle incidence les investissements auront-ils sur la composition de la flotte dans les voies navigables et les corridors concernés?

19. Les informations contenues dans le Livre bleu de la CEE et dans l'Inventaire des connaissances disponibles sur les projets stratégiques concernant les voies navigables du projet PLATINA ne suffiront pas pour évaluer le retour sur investissement du développement des infrastructures. Les renseignements rassemblés sur le type et le volume des flux de frets ne sont pas assez détaillés. En outre, il conviendrait d'étudier les liens entre les améliorations d'infrastructure proposées et le type et le volume des flux de frets. Comme les exemples ci-dessus l'ont montré, les différents types de flux de frets appellent des améliorations d'infrastructure différentes. Cette démarche n'a pas encore été menée à l'échelle de l'infrastructure paneuropéenne de transport par voie navigable⁴. Des informations sur les goulets d'étranglement dans les ports intérieurs seront nécessaires pour déterminer quelles sont les améliorations à apporter à ces ports qui seraient les plus bénéfiques pour les transports par voie navigable.

20. À court et à moyen terme, puisqu'un certain budget est alloué aux améliorations d'infrastructure, ces questions devraient permettre aux parties prenantes de décider des stratégies à adopter dans le meilleur intérêt des transports par voie navigable et de l'ensemble de la société. En comparant le retour sur investissement des sous-stratégies, il est possible de définir des priorités pour les différents types de projets. Cette évaluation peut apporter des réponses à d'autres questions, comme celle de savoir s'il est préférable d'investir dans des ports intérieurs, en particulier sur les voies navigables les plus petites du réseau, plutôt que dans des projets d'agrandissement des voies navigables. Il pourrait être intéressant de se demander s'il est plus rentable de porter une voie navigable de la classe II à la classe IV ou de la classe IV à la classe V. Il est toutefois essentiel de faire la distinction entre les différentes régions lors de l'évaluation du retour sur investissement des sous-stratégies, car des différences peuvent apparaître. Ainsi, il est possible que les investissements soient plus efficaces dans certaines régions ou certains corridors que dans d'autres, sur le plan des gains de productivité pour les transports par voie navigable.

D. Conclusions: processus de suivi

21. En bref, une stratégie de développement de l'infrastructure des transports par voie navigable doit comporter:

a) Une esquisse de la situation finale idéale de l'infrastructure des transports par voie navigable;

b) Une esquisse de ce qui permet l'optimisation des ressources pour cette infrastructure;

⁴ Une étude de ce type a été réalisée dans les Pays-Bas. En 2006-2007, le Gouvernement néerlandais a commandé une étude sur la compétitivité des transports par voie navigable du pays, intitulée «Stratégie politique pour les transports par voie navigable» et réalisée par la Policy Research Corporation pour le compte du Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion de l'eau. Une partie de l'étude portait sur l'évaluation des coûts et avantages de différents types de projets d'infrastructure pour les transports par voie navigable. Plusieurs exemples de projets d'infrastructure ont été analysés afin d'en tirer des conclusions générales sur les avantages sociaux de chaque type de projet et un plan directeur pour la hiérarchisation des projets dans le domaine des transports par voie navigable. Des informations sur les flux de fret ont également été exploitées aux fins de l'étude.

c) La liste des éléments qui doivent être pris en considération, y compris leurs effets.

22. Les États membres de la CEE doivent choisir les questions qu'ils souhaitent se poser et auxquelles ils peuvent accorder leur attention. Au sein de la CEE, il faut mettre en place un processus de collecte d'informations et de discussion, auquel doivent être associés les membres de la CEE et les autres parties prenantes. Les questions présentées dans le présent document de réflexion peuvent servir à orienter le processus.

23. Il est indispensable que les États membres de la CEE se mettent d'accord sur la nécessité de rassembler plus d'informations pour pouvoir se prononcer sur la hiérarchisation et l'échelonnement des travaux d'amélioration de l'infrastructure. Un accord doit aussi être trouvé concernant les questions de développement de l'infrastructure et les conclusions à tirer de l'évaluation des informations. Les questions posées dans le présent document doivent être précisées et développées. Il faut également recenser les différentes parties concernées qui devraient participer au processus et contribuer aux travaux. Plusieurs mois devraient donc être consacrés à la mise au point finale des modalités de collecte d'informations.

24. Lorsque l'organe intergouvernemental compétent de la CEE (le Groupe de travail des transports par voie navigable) aura approuvé l'élaboration d'une stratégie cohérente en matière d'infrastructure des transports par voie navigable, le processus devrait débiter par une réunion de lancement. Les objectifs de la réunion seraient les suivants:

- a) Définir le travail à accomplir;
- b) Définir les sujets à aborder;
- c) Identifier les questions auxquelles il faut répondre;
- d) Recenser les acteurs et parties prenantes extérieurs à contacter;
- e) Signaler les documents importants;
- f) Répartir les tâches;
- g) Former une équipe de coordination centrale;
- h) Discuter de la possibilité de créer des équipes régionales et, si oui, comment;
- i) Définir le processus.

25. Idéalement, plusieurs équipes régionales devraient être créées sous les auspices du SC.3 avec pour mandat d'évaluer les investissements dans une partie précise du réseau d'infrastructure (région ou bassin)⁵. Ces équipes régionales décideront elles-mêmes de la meilleure manière de rassembler les informations nécessaires et d'en tirer des conclusions. Les informations collectées par les équipes régionales devraient faire l'objet de discussions au sein de chaque équipe, aux fins de l'établissement des priorités pour la région ou le bassin concerné, mais aussi entre les différentes équipes. Cela permettra aux équipes non seulement d'avoir une vue globale du réseau mais de tirer des enseignements de leurs procédures de collecte d'informations respectives et de comparer leurs méthodes. À titre purement indicatif, alors que chaque équipe régionale se réunirait régulièrement pour discuter de l'avancée de leurs travaux, elles pourraient se réunir ensemble tous les deux ou trois mois pour comparer leurs résultats et étudier plus en détail les méthodes utilisées par les autres équipes.

⁵ Compte tenu des ressources limitées dont dispose le projet PLATINA, il n'est pas certain que plus de deux équipes régionales (Danube et riverains, et Europe occidentale) puissent être formées. Les commissions fluviales pourraient jouer un rôle important dans la facilitation de ce processus.

26. Il importe avant tout que les décisions concernant les investissements d'infrastructure soient étudiées sous l'angle général d'une situation finale idéale pour l'infrastructure paneuropéenne de navigation intérieure et du retour sur investissement possible des différentes stratégies. Étant donné que les informations nécessaires à ces évaluations peuvent être très détaillées ou nécessiter des estimations des flux de fret futurs ou encore de la croissance économique, il peut être difficile de rassembler toutes les données voulues. Cependant, les discussions sur le retour sur investissement des projets ou des stratégies d'investissement peuvent aussi se fonder sur des informations plus restreintes, complétées par des avis d'experts régionaux et des approximations concernant les retombées bénéfiques de telle ou telle décision d'investissement pour les transports par voie navigable ou l'ensemble de la société. Il n'est peut-être pas nécessaire de consacrer énormément de temps et de moyens à la collecte d'informations détaillées pour hiérarchiser les stratégies d'investissement.

27. En conclusion, toutes les informations et les enseignements qui en sont tirés devraient être rassemblés au niveau central. Un groupe de coordination devrait être créé à cette fin sous les auspices du SC.3. Le résultat de ce processus sera un aperçu général (déjà disponible) des liaisons manquantes et des goulets d'étranglement dans l'infrastructure des transports par voie navigable, assorti d'une évaluation des incidences relatives de différents types de projets de développement de l'infrastructure sur la position des transports par voie navigable en Europe, pour chaque région, bassin ou corridor, et du renforcement potentiel de la compétitivité des villes, des ports et des autres pôles économiques du fait de l'amélioration des liaisons de navigation intérieure. Ensemble, ces informations serviront de référence aux décideurs chargés de l'infrastructure des transports par voie navigable, qui pourront diriger et évaluer le développement des infrastructures tout en s'appuyant sur des indicateurs fondés sur le marché pour mesurer les avantages pouvant découler de différents types de projets de développement.
