

Navigation intérieure, transport fluvial: politique de capacité des flottes communautaires

1998/0281(SYN) - 24/11/1998

Depuis 1989, des mesures ont été prises en vue de réduire les surcapacités structurelles sur le marché des transports fluviaux. Ces mesures comportaient deux volets: des primes de déchirage pour réduire les capacités des flottes actives en combinaison avec des mesures destinées à diminuer l'investissement dans de nouveaux bateaux tout au long de l'action coordonnée de déchirage, ce que l'on appelle la règle du "vieux pour neuf". Des fonds nationaux de déchirage ont été mis en place dans les Etats membres directement concernés auxquels s'est jointe l'Autriche après son adhésion au 1er janvier 1995. Mme Agnes SCHIERHUBER (PPE, A), rapporteur, note que le coût total de l'action entre 1990 et 1996 se monte à quelque 206 millions d'écus et est supporté par l'industrie, les Etats membres et le budget communautaire. Pendant la même période, ce sont grosso modo 1.940.860 tonnes de capacité qui ont été envoyées au déchirage et 736.620 tonnes de nouvelle capacité qui ont été mises en service. À l'évidence donc, la réduction des capacités s'est accompagnée d'une augmentation de la capacité des flottes et, partant, d'une augmentation de la productivité, cette évolution étant la plus visible dans le cas des pétroliers. Mme Schierhuber se félicite du succès rencontré par cette action coordonnée et observe que l'objectif de retirer du marché 10% de la capacité des flottes de transporteurs de marchandises sèches et de 15% des flottes de pétroliers a été atteint. Dans le même contexte, elle souligne que le dernier programme de déchirage portant sur la période 1996-1998 a, selon de récentes indications, permis de réduire la capacité des flottes communautaires de 15% supplémentaires. En conclusion, l'action de déchirage a donc été couronnée de succès et s'est traduite par un meilleur équilibre entre l'offre et la demande dans le secteur du transport fluvial. Cependant, dans la perspective d'une libéralisation du marché dans ce secteur, un dispositif de crise devrait pouvoir être suivi d'effets dès lors qu'une perturbation grave menacerait de compromettre le bénéfice fonctionnel de l'équilibre entre l'offre et la demande. Un amendement a été déposé qui vise à refaire de l'action de déchirage l'élément principal du règlement proposé en prévoyant sa suppression graduelle dans un laps de temps maximum de cinq ans parallèlement à celle de la règle du "vieux pour neuf". D'autres amendements visent à établir une distinction claire entre les plans de restructuration des flottes, à abolir progressivement au cours d'une période n'excédant pas 5 ans, mais portent aussi sur le déclenchement du dispositif de crise, lequel ne serait applicable qu'après cette période de cinq ans et l'abolition des dispositions relatives au déchirage ou au régime "vieux pour neuf".