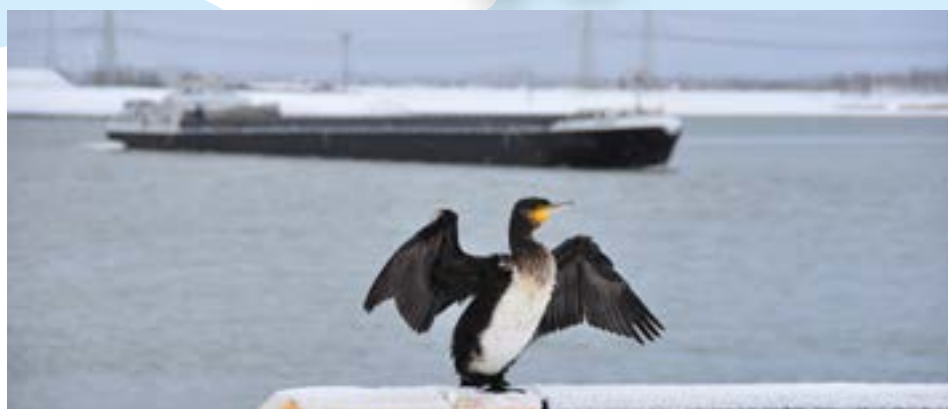


Voeux

Alors que les vacances de Noël approchent à grands pas, se crée dans ma tête de l'espace pour de la réflexion. L'année 2020 restera toujours dans les mémoires comme l'époque où les routines ont été renversées par la pandémie. En position centrale, les défis de notre ambitieux projet sont restés les mêmes. La date d'entrée en vigueur de la directive européenne 2017/2397 ne changera pas : janvier 2022. La nécessité d'harmoniser l'enseignement de la navigation intérieure et la disponibilité de matériel pédagogique en ligne sont encore plus mises en exergue. Je tiens à remercier tous les partenaires du projet pour leur flexibilité, leur énergie en leur concentration sur le travail qui doit être fait accompli pour fournir à temps leurs contributions.

Enfin, je vous souhaite foi, espérance et amour à vous et à tous ceux qui vous sont chers. J'ai hâte de travailler à nouveau avec vous en 2021 et j'espère également vous revoir tous en personne aussi bientôt.

Jan Smallegange
coordinateur de projet



«Rôle important pour la COMPETING»

La députée européenne Caroline Nagtegaal (Renew Europe) prévoit un rôle important pour le projet COMPETING pour rendre les transports plus durables. «Nous sommes au milieu d'une discussion pour rendre le secteur des transports plus durable. Enc e qui me concerne, la navigation intérieure joue un role majeur à cet égard.»

«COMPETING contribuera à faciliter la formation à la navigation intérieure ailleurs,» a déclaré Nagtegaal. «Je suis convaincu que le projet mènera à une formation harmonisée et contribuera ainsi à une plus grande mobilité de la main-d'œuvre en Europe. L'éducation doit se concentrer sur les compétences de l'avenir. Ainsi, la navigation intérieure reste un employeur attractif et un

secteur intéressant dans lequel travailler.»

Caroline Nagtegaal a rejoint le conseil consultative de COMPETING cet automne. Dans une interview, elle parle de son implication dans la navigation intérieure. «Cela me d'range que la navigation intérieure joue souvent un role secondaire à Bruxelles dans le débat sur les transports.»

Plus en page 4 >>

INeS déménage à EDINNA

Une grande partie du matériel éducatif ayant trait à la navigation intérieure se trouve sur la plateforme INeS, le système d'apprentissage en ligne de la navigation intérieure. La plateforme librement accessible est gérée par

Via Donau, qui fait partie du ministère autrichien des transports, de l'innovation et de la technologie. Tous les supports pédagogiques développés dans le cadre du projet COMPETING seront également placés à l'INeS.

L'équipe e-learning de COMPETING y travaille d'arrache-pied.

Le hosting de la plateforme INeS devrait être repris dans le courant de 2021 par EDINNA, l'organisation européenne des formateurs en navigation intérieure.

«Il est difficile d'attirer un équipage qualifié»



Sandro Amand, avec ses partenaires, dispose de trois bateaux citernes qui collectent les déchets des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure du bassin fluvial de la Seine. Il est également difficile pour Sandro d'attirer un bon équipage. Il y a une pénurie importante de bateliers en France.

«Nous sommes obligés de faire appel à des agences étrangères pour recruter notre personnel hautement qualifié» a déclaré Sandro. «Le poste de timonier est plus facile à pourvoir. Nous naviguons sur tous nos bateaux avec des timoniers français».

La navigation intérieure en Suède



La Suède travaille également sur la navigation intérieure. La Suède travaille sur la navigation intérieure entre le nouveau port maritime de Stockholm Norvik Port et les ports de Västerås et Köping, le long du lac Mälaren. Les autorités portuaires collaborent pour ce faire avec l'opérateur du terminal Hutchison et la compagnie maritime Wallenius.

Le développement de la navigation intérieure est conforme à la politique

suédoise de réduction du transport de marchandises par route.

Des études antérieures sur les opportunités de la navigation intérieure en Suède ont révélé de nombreux goulots d'étranglement. Les lacs et les rivières ne sont parfois pas navigables jusqu'à trois mois par an en raison de la formation de glace. Il existe également de nombreuses serrures écluses à la fois petites et très obsolètes.

La voix du Danube

Pro Danube est l'initiateur et l'exécuteur de projets de navigation intérieure financés par l'UE dans la région du Danube. Pro Danube est devenu un réseau de plus de 200 entreprises ayant un intérêt stratégique dans l'amélioration des infrastructures et l'augmentation des investissements publics dans le système de transport et de logistique du Danube. Pro Danube est le centre de compétence en matière d'accès aux subventions de l'UE, de demandes de projets de l'UE et de conseil et de gestion de projets. Pro Danube a rassemblé des parties publiques et privées pour mettre en place des partenariats à long terme ayant un impact durable.

Au sein de COMPETING, nous nous considérons comme "la voix du Danube" - où le secteur de la navigation intérieure a été gravement touché par le Covid-19 et par trop peu d'innovations, une maintenance insuffisante des voies navigables et de faibles investissements - même si des étapes importantes ont été franchies. Nous avons initié et mis en œuvre des projets financés par l'UE - tels que DANTE, DAPhNE et GRENDEL - pour remédier aux lacunes les plus urgentes du secteur de la navigation intérieure sur le Danube.

Pour le Danube en tant que fleuve transnational, ouvrir la voie à un système de formation largement harmonisé dans le domaine de la navigation intérieure est une condition essentielle pour un flux de transport ininterrompu. Des normes généralement acceptées, tant dans le processus d'évaluation que dans la formation des membres d'équipage, permettront d'accroître la mobilité de la main-d'œuvre et d'attirer un nouveau personnel. Il renforcera la position du secteur.

Christian Stark

Gestionnaire de Projet Pro Danube

Cet été, nous avons présenté le Who is Who de COMPETING. Beaucoup d'entre vous ont répondu rapidement et avec enthousiasme à notre initiative et ont fourni les informations demandées. Malheureusement, tout le monde n'a pas encore répondu. Aucun problème! Notre Who is Who est un dossier de fichiers «vivant» - vous pouvez facilement insérer vos données. Tout ce que vous avez à faire est de fournir les informations demandées (voir notre email du 3 septembre).

Who is Who (2)

La toile de fond de notre Who is Who: en raison de toutes les restrictions corona, nous, tous partenaires de COMPETING, ne pouvons pas nous rencontrer physiquement. Nos réunions sont en ligne et dans certains cas, ce n'est pas grave car parfois ces réunions sont très efficaces. Cependant, il n'y a pas de «contact humain» - il n'y a pas de place pour des conversations amicales, des potins et d'autres sujet dont vous discutez autour d'une

tasse de café ou d'un verre pris après.

Pour compenser ce manque de communication, nous avons présenté le Who is Who de COMPETING. Toutes les personnes impliquées ont reçu un court questionnaire dans lequel nous demandons non seulement le nom, la fonction et les coordonnées de contact, mais aussi certaines informations personnelles et bien sûr une photo récente.

Le Who is Who est publié dans TEAMS.

Le recrutement d'une équipe qualifiée en Roumanie devient de plus en plus



Le recrutement de membres d'équipage n'est pas encore un problème majeur en Roumanie, bien qu'il soit de plus en plus difficile de trouver des membres d'équipage qualifiés. «L'âge moyen des membres d'équipage qualifiés est élevé» explique le batelier-propriétaire roumain Laurentiu Mironescu. «En tant qu'employeurs, nous essayons d'éduquer et de former la nouvelle génération».

Ce n'est pas si facile, car moins d'un quart des entrants choisissent finalement un emploi dans la flotte roumaine. Jusqu'en 1989, la navigation intérieure était une priorité du gouvernement roumain. Le pays compte actuellement

environ 13.000 membres d'équipage formés. Laurentiu: «L'éducation et la formation de la navigation maritime et intérieure étaient très importantes. Il y avait une approche intégrée du niveau de l'enseignement professionnel. À l'époque, la Roumanie avait six centres d'éducation tout au long du Danube et deux à Constanza avec des programmes spéciaux pour la mer et les fleuves».

Laurentiu dirige une entreprise qui possède deux bateaux de navigation intérieure et trois barges de poussage. «Nous avons récemment acheté un sixième bateau». L'entreprise emploie environ 80 personnes.

«Rôle important de la navigation intérieure pour rendre les transports plus durables»

Caroline Nagtegaal, membre du Parlement européen pur Renew Europe, a rejoint le conseil consultatif de COMPETING. Caroline est une spécialiste du transport avec un focus fort sur la navigation intérieure, entre autres. En partie grâce à son travail passé pour l'Autorité du Port de Rotterdam et l'aéroport de Schiphol, Caroline connaît mieux que quiconque l'importance du transport international et de la logistique.

Caroline, comment êtes-vous entrée en contact avec le projet COMPETING?

«La navigation intérieure est importante en Europe. Plus de 37.000 kilomètres de voies navigables relient des centaines de villes européennes et de régions industrielles. Treize États membres sont interconnectés par le réseau fluvial. J'aime beaucoup la navigation intérieure et cela me dérange que dans le débat sur les transports, la navigation intérieure joue souvent un rôle secondaire à Bruxelles.

En outre, nous sommes en pleine discussion sur la manière de rendre le secteur des transports plus durable. En ce qui me concerne, la navigation intérieure peut jouer un rôle majeur dans ce domaine. C'est pourquoi j'ai organisé deux consultations sur la navigation intérieure l'été dernier et entamé des discussions avec les parties intéressées émanant de toutes les parties du secteur. C'est ainsi que je suis entrée en



contact avec COMPETING».

Caroline Nagtegaal

Quelle est l'importance de ce projet de votre point de vue, en tant que membre du PE?

«Les heures de consultation m'ont fourni une mine de connaissances et j'ai découvert de nombreux problèmes auxquels le secteur est confronté, entre autres dans leurs efforts pour améliorer la durabilité. Par exemple, il est encore très compliqué d'obtenir un certificat pour un bateau à hydrogène. Cela doit vraiment changer en 2020».

Vous travaillez sur une prise de position sur la navigation intérieure européenne. Que contient-elle et qu'espérez-vous atteindre?

«Après ces précieuses conversations, j'ai saisi ma plume, le papier de la navigation intérieure en a résulté. L'enseignement

de la navigation intérieure y est également abordé. Il est important que cet enseignement réponde à certaines normes similaires à travers l'Europe. Le projet COMPETING y joue naturellement un rôle majeur et est sûr de bons rails malgré le corona. Je suis convaincu que le projet mènera à une formation harmonisée pour la navigation intérieure et contribuera ainsi à une plus grande mobilité de la main-d'œuvre en Europe.

En outre, l'éducation doit se concentrer sur les compétences du futur, telles que la gestion des derniers systèmes informatiques et la recherche de solutions pour faire avancer la durabilité. La navigation intérieure reste donc un employeur attractif et un secteur d'activité intéressant».