



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GENERALE

ECE/TRANS/SC.3/2006/5
5 juillet 2006

FRANÇAIS
Original: FRANÇAIS ET ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquantième session
Genève, 11-13 octobre 2006
Point 4 de l'ordre du jour

**ÉTUDE DE LA SITUATION ACTUELLE ET DES TENDANCES DU
TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE DANS LES PAYS MEMBRES**

Communication de la Commission de l'Union européenne

Note : Le secrétariat reproduit ci-dessous la Communication de la Commission européenne sur la promotion du transport par voies navigables (NAIADES) : un programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables.

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

I. INTRODUCTION

1. Le système de transport de marchandises d'Europe est largement perfectible. La congestion, les problèmes de capacité et les retards affectent la mobilité et la compétitivité économique, et nuisent à l'environnement ainsi qu'à la qualité de la vie. L'UE s'est engagée à poursuivre l'objectif du passage à des modes de transport à moindre intensité énergétique, plus propres et plus sûrs. Le transport par voies navigables s'impose comme un mode qu'il convient de renforcer pour atteindre ces objectifs.

2. Des actions concrètes sont nécessaires pour exploiter pleinement le potentiel commercial de la navigation intérieure et rendre plus attrayante son utilisation. Ce mode étant souvent de nature transfrontière, il convient d'agir à la fois aux niveaux national et communautaire.

3. Cette communication définit un programme d'action intégré. Afin de réaliser ces objectifs, la Commission européenne invite les États membres à jouer un rôle actif dans la mise en œuvre de son programme d'action.

II. JUSTIFICATION

Rééquilibrage du système de transport de marchandises

4. Le Livre blanc de la Commission sur la politique européenne des transports intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix" fixe une série d'objectifs destinés à assurer la compétitivité et une mobilité durable en 2010. L'importance de ces objectifs est soulignée par la stratégie de Lisbonne, qui vise la croissance et la création d'emplois, ainsi que par le Conseil européen de Göteborg (2001) sur une stratégie pour le développement durable.

5. Du fait de l'accroissement du commerce outremer et de l'élargissement de l'UE aux pays d'Europe centrale et orientale, les volumes de marchandises transportées en Europe devraient augmenter d'un tiers d'ici à 2015. Le schéma actuel de la croissance des transports et la prépondérance du transport routier sont synonymes de congestion et de pollution, dont le coût devrait doubler pour atteindre 1% du PIB annuel européen en 2010.

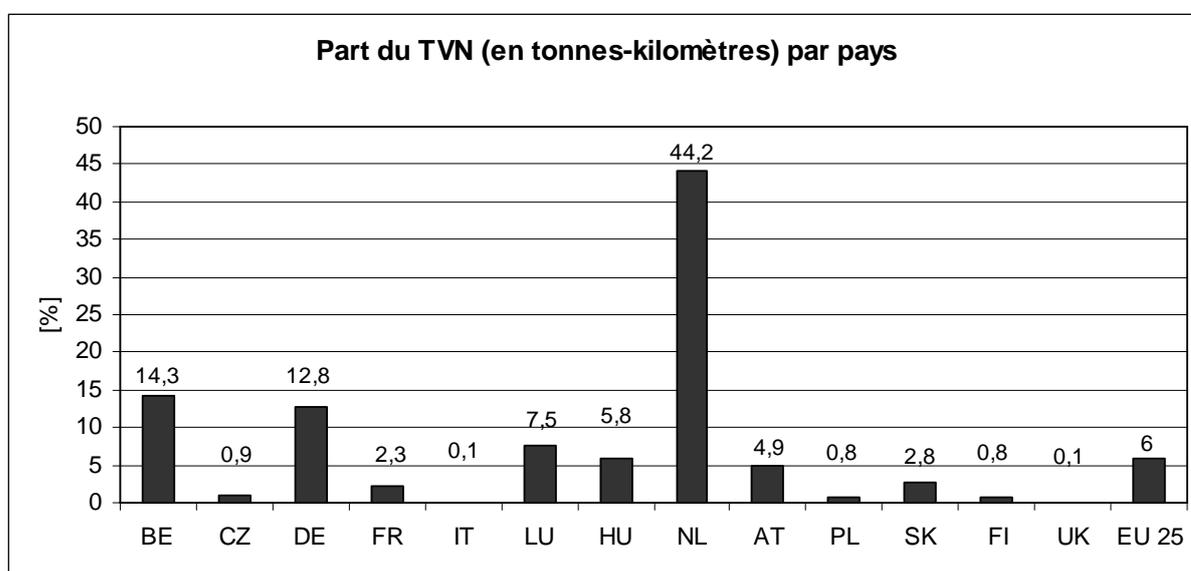
6. Avec le rail et la navigation à courte distance, le transport par voies navigables peut contribuer à la durabilité du système de transport, comme le recommande le livre blanc. Dans le cadre d'un marché de la navigation intérieure libéralisé, la Commission européenne vise à promouvoir et à renforcer la position concurrentielle du transport par voies navigables, en particulier en améliorant son intégration dans la chaîne logistique multimodale.

Le potentiel de croissance du transport par voies navigables

7. Traditionnellement, le transport par voies navigables convient particulièrement pour l'acheminement à longue distance de marchandises en vrac. Au cours des vingt dernières années, la navigation intérieure est également entrée sur de nouveaux marchés, tels que le transport de conteneurs maritimes dans l'arrière-pays, avec un taux de croissance à deux chiffres. Son

expansion dans le transport de marchandises diverses et le trafic à courte distance ouvre également la voie à de nouvelles solutions en matière de distribution qui répondent mieux aux exigences de la logistique moderne.

8. Dans certaines régions, la navigation intérieure a déjà conquis une part de plus de 40% (par ex. dans les zones d'influence des principaux ports maritimes). En outre, des taux de croissance impressionnants (en tonnes-km) ont été observés entre 1997 et 2004 en Belgique (plus de 50%) et en France (plus de 35%). Le secteur est aujourd'hui composé de 12 500 bateaux environ, ce qui correspond à une capacité de chargement de 440 000 poids lourds. La navigation intérieure affiche la meilleure performance en termes de coûts externes, notamment pollution et sécurité (2 ½ fois mieux que la route). Elle a une grande capacité à exploiter. A l'heure actuelle, seulement 10 % des capacités du Danube sont utilisées. Comparé à la part modale de 6 % dans l'UE, aux Etats-Unis la part modale de la navigation sur le Mississippi, à elle seule, constitue 12% du transport terrestre de marchandises aux Etats-Unis.



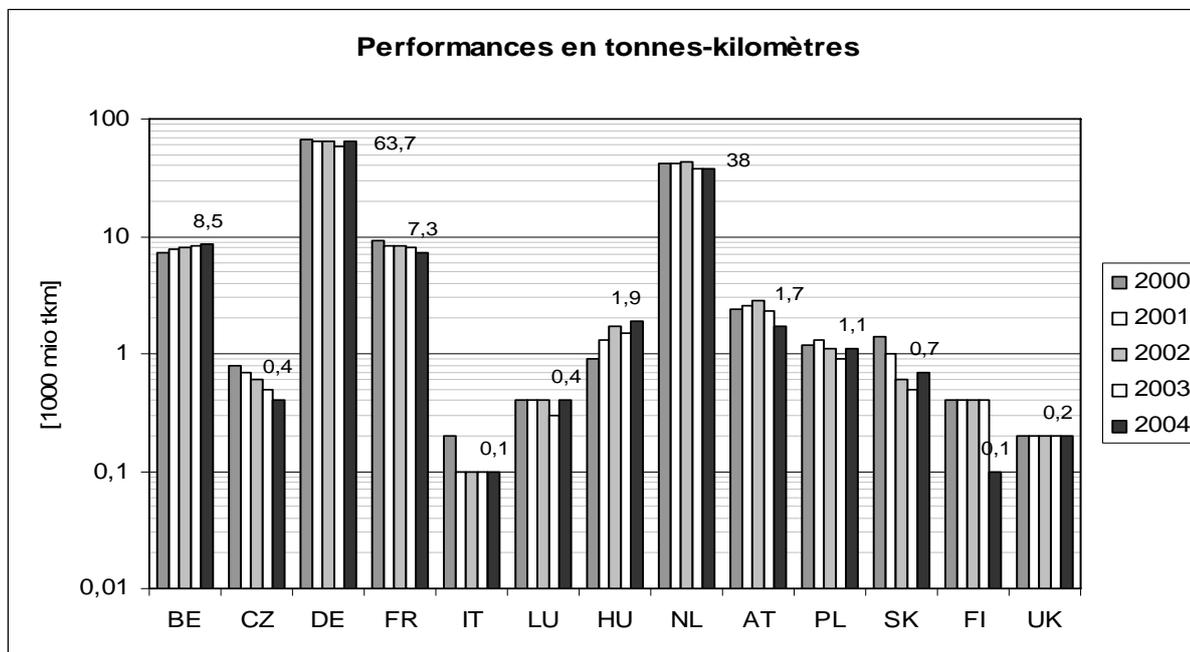
Contribution à la croissance économique et au développement durable

9. L'accroissement de la navigation intérieure peut aboutir à des réductions sensibles des coûts de transport. La disponibilité de services à bas coûts constitue un élément décisif pour l'implantation des industries européennes. Elle contribue de manière non négligeable à la préservation de l'emploi industriel en Europe. Pour la seule Allemagne, 400 000 emplois dépendent directement ou indirectement du secteur des voies navigables et des entreprises qui s'y rattachent ^{1/}.

10. Les infrastructures de navigation intérieure d'Europe sont loin d'être utilisées à pleine capacité. L'accroissement des volumes transportés par voie d'eau est en général moins tributaire que les autres modes de l'investissement public et de la disponibilité de terrains pour les infrastructures. En outre, le transport par voies navigables est bien plus sûr que les autres modes. Le nombre d'accidents mortels avec ce mode est voisin de zéro aux Pays-Bas, qui dispose de la plus forte densité de voies navigables d'Europe.

^{1/} Forum Binnenschiffahrt und Logistik, Handlungskonzept, Berlin, janvier 2005.

11. Il apparaît également que la navigation intérieure est le mode de transport terrestre le plus respectueux de l'environnement, avec des coûts externes estimés aujourd'hui à 10 euros par 1 000 tonnes-kilomètres (à comparer à 35 euros pour la route et à 15 euros pour le rail)^{2/}. Si les cargaisons transportées par voie navigable étaient acheminées par la route, les émissions dans l'air en Europe augmenteraient d'au moins 10%.



Les défis à venir

12. Avec cette communication, la Commission vise à promouvoir les avantages que présente le transport par voies navigables et à éliminer divers obstacles qui pourraient lui faire manquer certaines occasions. La navigation intérieure a connu quelques succès, comme indiqué plus haut, mais il y a lieu de résoudre certaines difficultés pour exploiter pleinement son potentiel.

13. La structure fragmentaire du marché et la vive concurrence brident la capacité de réinvestissement. Cette situation, combinée à la longévité des bateaux, freine considérablement la modernisation de la flotte. Les conditions de travail à bord et les perspectives de carrière n'étant pas toujours aussi attrayantes que dans d'autres spécialités, le secteur est confronté à une pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Les autorités publiques, voire même les entreprises de transport et de logistique, ignorent souvent les avantages que présente le transport fluvial. Ce mode n'est souvent pas pris en compte dans les processus de planification locale et régionale. On continue ainsi d'observer, tant pour les voies navigables que pour les infrastructures de transbordement, quelques goulets d'étranglement stratégiques, ainsi qu'un retard de maintenance. Les mesures en matière de construction se heurtent à des préoccupations environnementales croissantes. Les technologies de l'information et des communications, telles que celles utilisées dans les services d'information fluviale, nécessitent encore des travaux de développement.

14. Enfin, le cadre institutionnel de la navigation intérieure en Europe est fragmentaire. Il en résulte une utilisation inefficace des ressources administratives ainsi qu'un manque d'attention au niveau politique, ce qui aboutit en définitive à un environnement complexe pour les entreprises.

^{2/} COM(2002) 54.

La nécessité d'une action coordonnée

15. Il convient donc à l'évidence que l'ensemble des acteurs, à savoir la profession, la Communauté européenne, les États membres et les autres responsables, déploient des efforts coordonnés à moyen et à long terme.

III. PROGRAMME D'ACTION

16. Le programme d'action que l'on va décrire s'intitule "NAIADES" (pour **N**avigation **i**ntérieure : **A**ctions et **D**éveloppement en **E**urope)^{3/}. Il se base sur une profonde analyse du secteur ainsi qu'une large consultation des États membres et de l'industrie^{4/}. Il est principalement axé sur cinq domaines interdépendants, pour une politique globale du transport par voies navigables (TVN): le marché, la flotte, les emplois et compétences, l'image, les infrastructures. Il comprend des recommandations d'action pour la période 2006-2013 à réaliser par la Communauté européenne, les États membres et d'autres parties concernées. Ces recommandations peuvent être classées sous les rubriques "législation", "coordination" et "soutien" (v. appendice 1). La mise en œuvre de ce programme interviendra en étroite coopération avec les autorités nationales et régionales, les commissions fluviales ainsi que l'industrie européenne.

1. LES MARCHÉS

17. Au-delà de sa position traditionnellement forte dans le transport en vrac, la navigation intérieure a réussi à se développer, en Europe occidentale, sur les marchés à haute valeur ajoutée des unités de charge. Les avancées sur le marché du fret continental ainsi qu'en Europe centrale et orientale, quoique prometteuses, restent embryonnaires. De nouvelles niches sont apparues dans les domaines des déchets et du recyclage, des marchandises dangereuses, des véhicules et des charges exceptionnelles indivisibles, ainsi que dans le transport fluviomaritime. L'objectif est d'étendre des services de navigation intérieure multimodaux et porte-à-porte fiables à ces marchés en croissance, tout en intégrant mieux la navigation intérieure à la chaîne logistique.

Attirer de nouveaux marchés

18. Les nouveaux services multimodaux nécessitent de fortes synergies ainsi qu'une masse critique pour entrer sur le marché. Cela passe par une coopération étroite avec les transitaires, les entreprises de transport et les ports. Les difficultés d'accès aux capitaux entravent la mise en place de nouveaux services. Il faut trouver des solutions pour surmonter ces obstacles, faciliter la coopération entre les modes ainsi que les alliances au sein du secteur.

Encourager l'esprit d'entreprise

19. Il convient d'encourager davantage l'esprit d'entreprise, traditionnellement fort dans le secteur du transport par voies navigables. L'importance des coûts d'investissement et les difficultés d'accès au financement, dues au grand nombre de très petites entreprises (cf. tableau à

^{3/} Dans la mythologie grecque, les naïades étaient les nymphes des eaux douces. Elles régnaient sur les fleuves, les rivières, les sources, les lacs et les marais.

^{4/} Etude « Perspectives pour la navigation intérieure dans l'Europe élargie » (PINE), septembre 2004 ; atelier avec les parties intéressées le 25/02/2005, consultation publique du 15/07 au 31/08/2005, réunions de consultation avec les parties intéressées et les États membres en septembre 2005.

l'appendice 2), freinent l'expansion et le renouvellement du secteur. Pour attirer de nouveaux arrivants et permettre aux entreprises existantes de se développer, il y a lieu d'améliorer l'accès au capital, en particulier pour les PME. Des incitations fiscales devraient être instaurées en vue de stimuler le réinvestissement des bénéficiaires d'exploitation. Des lignes directrices pour les aides d'Etat pourraient donner aux Etats membres des indications claires et prévisibles pour des subventions au secteur. Une extension des règles « de minimis » pourrait aussi être envisagée dans le cadre de la révision actuelle des règles pour les aides d'Etat dans le secteur des transports.

Améliorer le cadre administratif et réglementaire

20. Le cadre administratif et réglementaire général devrait favoriser la prospérité du secteur de la navigation intérieure. Conformément aux objectifs de Lisbonne, les procédures administratives devraient être évaluées afin d'étudier les possibilités de leur simplification, voire de leur suppression, et d'établir ainsi des règles du jeu équitables entre les États membres ainsi qu'entre les modes de transport. Une meilleure coordination de tous les services publics concernés et des politiques devrait permettre de simplifier les formalités nécessaires.

Instruments	Acteurs responsables
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Orientations relatives aux aides d'État dans le cas des régimes de soutien, et éventuellement les règles "de minimis" 	CE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programmes de soutien en vue de promouvoir le transfert modal et de faciliter les investissements (notamment par la recherche et les incitations fiscales) 	EM
<ul style="list-style-type: none"> ▪ RDT communautaire et programmes de soutien (7e PC, Marco Polo, CIP, INTERREG) 	UE/ EM/industrie
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manuel de financement du TVN 	CE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Guichets uniques administratifs et points de contact en matière de TVN 	CE/EM
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Repérage des barrières dans la législation européenne et nationale existante et nouvelle 	CE/ EM/industrie
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Harmonisation pour les exigences applicables aux équipages, les bateaux, les certificats de conduite, la documentation, la responsabilité et les unités de chargement intermodales (ILU) 	CE/UE

CE: Commission européenne, UE: Union européenne, EM: États membres.

2. LA FLOTTE

21. La navigation intérieure est un mode de transport efficace, sûr et respectueux de l'environnement. Son utilisation accrue va dans le sens des objectifs de la politique des transports et de l'environnement. Toutefois, des investissements suivis dans la modernisation et l'innovation sont encore nécessaires pour maintenir les atouts de la navigation intérieure dans ces domaines.

Améliorer l'efficacité logistique ainsi que les performances du TVN en matière d'environnement et de sécurité

22. La mise en œuvre de technologies performantes entraîne habituellement une plus grande efficacité de la logistique et une baisse des coûts d'exploitation. Des innovations ciblées au

niveau des flottes, par ex. sur la conception des bateaux ou par une automatisation plus poussée (TIC notamment) peuvent permettre d'y parvenir. Il y a donc lieu d'étudier des concepts novateurs applicables à l'exploitation ainsi qu'au transbordement des grands et des petits bateaux, et de faciliter leur mise en œuvre.

23. Afin de maintenir les bonnes performances environnementales du secteur, il convient d'utiliser les technologies telles que l'hydrodynamique, les améliorations de la propulsion, les techniques sobres et la filtration pour réduire encore davantage la consommation de carburant et les émissions nocives des bateaux existants et des bateaux neufs. Il y a lieu de poursuivre activement les recherches sur les carburants de substitution commercialement viables, tels que les piles à combustible, ainsi que sur les moteurs sans émissions. L'utilisation de biocarburants, notamment du biodiesel, devrait être exploitée ^{5/}. Il faudrait envisager l'adaptation de la conception et des normes des bateaux aux conditions particulières de certains fleuves.

24. Les performances du transport fluvial en matière de sécurité, déjà exemplaires, peuvent encore être améliorées en recourant aux technologies de l'information, tant à bord qu'à terre (services d'information fluviale), aux équipements de navigation, ainsi que par la conception des bateaux et par la formation et l'éducation.

25. L'innovation peut intervenir tant au niveau de la construction de nouveaux bateaux (long terme) que de la modification des bateaux existants (court et moyen termes). Pour faciliter une mise en œuvre rapide des nouvelles technologies, il convient de renforcer le cadre juridique des normes en matière d'environnement et de sécurité (émissions des moteurs, qualité des carburants, élimination des déchets, transport de marchandises dangereuses). Les activités de R&D devraient se concentrer sur le développement de programmes de mise à niveau du parc existant assortis de mesures de soutien (y compris des essais pilotes), d'incitations fiscales et de formation. Le potentiel du fonds de réserve de la navigation intérieure, créé en vertu du règlement (CE) n° 718/1999 et financé par la profession, pourrait aussi être réévalué afin d'améliorer son utilité et d'examiner la possibilité de sources de financement additionnelles.

Instruments	Acteurs responsables
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Orientations relatives aux aides d'État dans le cas des régimes de soutien, et éventuellement les règles "de minimis" 	CE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programmes de soutien (recherche et incitations fiscales notamment) en vue de promouvoir les technologies favorables à l'environnement et à la sécurité 	EM
<ul style="list-style-type: none"> ▪ RDT communautaire et programmes de soutien (7e PC, grands projets pour l'innovation dans le secteur) 	UE/ industrie
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fonds de réserve de la navigation intérieure (Règlement (CE) n° 718/1999) 	UE/ EM/industrie
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manuel de financement du TVN 	CE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration de la législation en matière d'environnement et de sécurité (émissions des moteurs et des cargaisons, élimination des déchets, qualité des carburants et marchandises dangereuses notamment) 	UE

^{5/} Directive 2003/30/CE.

3. LES EMPLOIS ET COMPÉTENCES

26. Le manque de personnel et d'entreprises est devenu très préoccupant. Dans les années 1990, cela était en partie contrebalancé par les innovations technologiques et une mobilité accrue de membres d'équipage ressortissants de pays tiers et d'autres pays communautaires.

Attirer la main d'œuvre

27. Une telle stratégie devrait être centrée sur l'amélioration des conditions socioprofessionnelles dans le cadre d'un dialogue social constructif au niveau européen. La définition d'exigences en matière de qualification professionnelles valables dans toute l'UE, par l'extension de la reconnaissance mutuelle des qualifications, notamment dans le cadre européen des qualifications (CEQ), favorisera la mobilité de la main-d'œuvre. En outre, les initiatives de recrutement pourraient faire connaître, dans les autres secteurs, les possibilités d'emploi et de carrière offertes par la navigation intérieure.

Investir dans le capital humain

28. Il ne saurait y avoir un marché du travail sain et concurrentiel sans un système d'éducation et de formation opérationnel. Il convient donc de garantir l'existence d'institutions d'enseignement dans le secteur, et d'adapter les programmes de formation aux besoins actuels en matière de gestion, de technologies, de langues et de navigation. De même, il faudrait inclure le thème de la navigation intérieure dans les cursus de logistique. Il convient notamment d'introduire dans les programmes les outils d'apprentissage modernes tels que les simulateurs pour la navigation en zone inconnue ou critique. L'apprentissage tout au long de la vie doit être encouragé.

Instruments	Acteurs responsables
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dialogue social au sein du secteur (conditions de travail, arrangements en matière de temps de travail, définition d'exigences en matière de qualification professionnelle applicables dans toute l'UE, etc.) ▪ Campagnes de recrutement ▪ Manuel de financement du TVN ▪ Soutien de l'UE pour des projets dans le domaine de l'éducation et de la formation (par ex. au titre des programmes communautaires dans le domaine de l'éducation et de la formation ou de la RDT - 7e PC) ▪ Fonds social européen (FSE) ▪ Fonds de réserve de la navigation intérieure ▪ Programmes de formation spécifiques pour les besoins du TVN ▪ Cadre commun applicable aux normes en matière d'éducation et de formation ▪ Harmonisation des exigences en matière d'équipage et des certificats de conduite 	Partenaires sociaux (Comité de dialogue sectoriel) EM/industrie CE UE/industrie/instituts d'éducation et de formation UE/EM UE/ EM/industrie UE/instituts d'éducation et de formation UE/EM UE

4. L'IMAGE

29. L'image du secteur de la navigation intérieure ne correspond pas au niveau de performances logistiques et technologiques atteint. Il convient de mieux faire connaître le potentiel réel du secteur en termes de qualité et de fiabilité.

Promouvoir la navigation intérieure comme un auxiliaire précieux

30. L'amélioration de l'image de la navigation intérieure relève de la responsabilité conjointe des entreprises, des politiques et des administrations aux niveaux national et européen. Il conviendrait de soutenir et coordonner des activités de promotion visant les décideurs en matière de logistique, afin d'établir une image cohérente et positive de la navigation intérieure, et d'ouvrir la voie au rééquilibrage du système de transport.

Mettre en place et étendre un réseau européen pour la promotion et le développement du TVN

31. Certains États membres ont mis en place des structures de promotion du TVN qui mettent à la disposition des entreprises des informations à jour concernant les possibilités offertes par la navigation intérieure et contribuent à son développement. L'ouverture de centres de promotion, combinée à la désignation de points de contact nationaux, placera entre les autorités et les entreprises des interfaces efficaces et facilitera une politique orientée sur les résultats. C'est ce que révèle la comparaison des statistiques de croissance des pays qui possèdent de telles structures à celles des pays qui n'en possèdent pas. Il convient de créer ou d'étendre un réseau européen des centres nationaux de promotion et de développement, englobant également les pays candidats et associés.

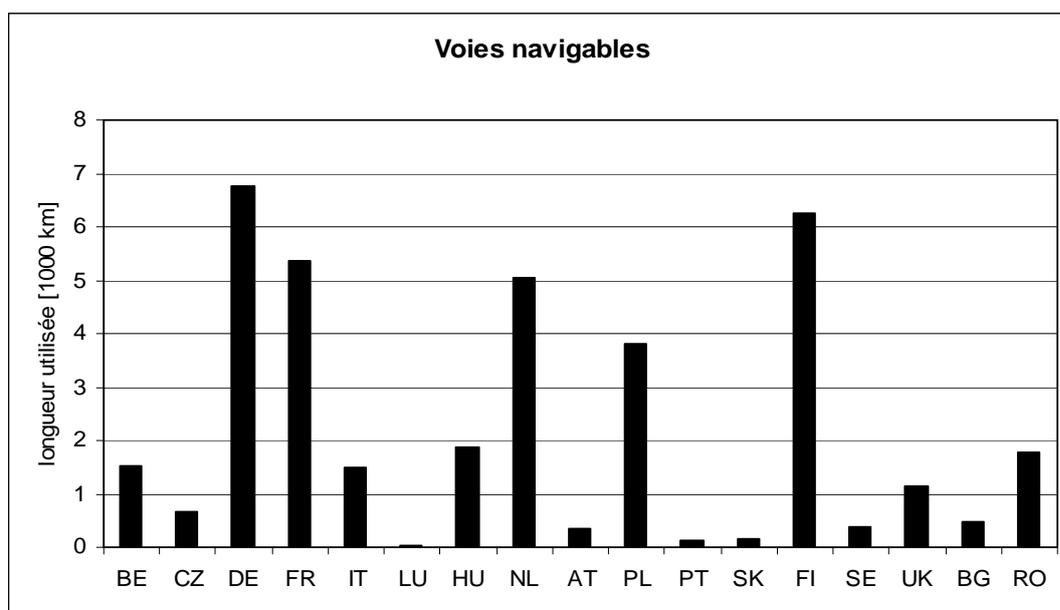
Suivre les tendances et développements sur le marché du TVN

32. L'observation continue des paramètres économiques et sociaux pertinents est cruciale pour les entreprises, les décideurs politiques et les autorités, afin d'anticiper les tendances du marché. Les statistiques actuelles ne sont pas assez détaillées pour ce faire. Une condition préalable à toute surveillance du marché est de disposer de données brutes comparables et compatibles. Les administrations nationales devraient être encouragées à fournir ces données. Un règlement communautaire mis à jour sur les statistiques relatives au transport de marchandises par voies navigables, qui suit actuellement la procédure législative, peut contribuer à la réalisation de cet objectif. Un système européen d'observation du marché, auquel participeront la CCNR, la Commission européenne et les organisations professionnelles, est en cours de mise en place; il sera par la suite réévalué et adapté. Il devrait inclure des paramètres économiques et sociaux.

Instruments	Acteurs responsables
▪ Programmes de soutien aux organismes nationaux de promotion et de développement et à leur réseau	UE/EM/industrie
▪ Règlement relatif aux statistiques du transport de marchandises par voies navigables	UE
▪ Observation du marché du TVN	CE

5. INFRASTRUCTURES

33. Plus de 36 000 kilomètres de voies navigables ainsi que des centaines de ports intérieurs relient de nombreuses zones économiques importantes en Europe. Bien que la majeure partie du réseau des voies navigables dispose d'importantes capacités inemployées, plusieurs goulets d'étranglement dus aux limitations en matière de tirant d'eau, de hauteur libre sous les ponts et de gabarit des écluses freinent son utilisation et réduisent la compétitivité du transport par voies navigables.



Améliorer le réseau multimodal

34. Il convient, afin de rendre plus efficace le transport transeuropéen par voies navigables dans le respect des exigences environnementales, de lancer un plan européen de développement pour l'amélioration et la maintenance des infrastructures des voies navigables et des installations de transbordement. Ce plan, qui suivrait le schéma du RTE-T^{6/}, devrait être axé sur l'élimination des goulets d'étranglement, en harmonie avec l'environnement aquatique naturel, et donner des orientations en matière de financement et d'établissement des priorités. Il convient également d'inclure les réseaux de moindre ampleur. Un coordinateur européen pourrait faciliter la mise en œuvre du plan. Le développement d'infrastructures de voies navigables devrait intervenir d'une manière coordonnée et intégrée. Il doit concilier des objectifs politiques différents tels les transports, l'environnement, l'énergie et la mobilité durable.

35. Un cadre pour la tarification des infrastructures de tous les modes de transport, qui permettrait d'internaliser les coûts externes liés aux accidents, à la pollution de l'air, au bruit et à la congestion, pourrait constituer une possibilité de financement. De plus, appliqué à tous les modes, un tel encadrement favoriserait l'utilisation de la navigation intérieure. La Commission lancera un processus de consultation concernant la question de la tarification des infrastructures.

^{6/} Décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil.

36. Étant donné le retard de développement des installations de transbordement et de l'accès aux voies navigables, un soutien est requis, particulièrement dans les nouveaux États membres et les pays en voie d'adhésion. Ce soutien devrait être principalement axé sur les segments de marché en croissance. Des stratégies innovantes et des investissements importants sont également nécessaires pour améliorer l'accueil des bateaux de navigation intérieure dans les ports de mer. Il convient de mettre en œuvre, aux niveaux national, régional et local des politiques économiques et d'aménagement du territoire visant à sauvegarder les sites au bord de l'eau à des fins logistiques.

Mettre en place des services d'information fluviale

37. Les services d'information fluviale contribuent à la planification et à la gestion des opérations de transport et du trafic. Ils peuvent soutenir l'amélioration de l'efficacité et de la sécurité des voies navigables, des écluses, des ponts et des terminaux, par le renforcement et l'optimisation des échanges de données électroniques et des opérations logistiques. Ces échanges d'informations sont extrêmement précieux pour les autorités de régulation des voies navigables aux fins de leur mission de gestion du trafic et de suivi des marchandises dangereuses, et deviendront très utiles aux acteurs commerciaux. Les services d'information fluviale renforceront la compétitivité de la navigation intérieure européenne et amélioreront la sécurité; il convient d'assurer leur mise en place et leur développement de manière coordonnée, dans le cadre des réseaux transeuropéens.

Instruments	Acteurs responsables
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plan de développement européen en vue de l'amélioration et de la maintenance des infrastructures de voies navigables et des installations de transbordement 	UE/EM
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coordinateur européen 	CE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Financement au titre du RTE-T pour les projets n° 18 et n° 30, autres projets d'intérêt commun, développement des ports et des terminaux 	UE/EM
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Directive et projets sur les services d'information fluviale (programme pluriannuel indicatif pour le RTE-T) 	UE/EM
<ul style="list-style-type: none"> ▪ RDT communautaire et programmes de soutien (7e PC, PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG) 	UE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Régimes nationaux de financement des infrastructures et de maintenance 	EM
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cadre pour la tarification des infrastructures 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménagement du territoire donnant davantage la priorité au développement ou à la rénovation des zones industrielles à proximité des voies navigables 	UE EM
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dialogue interdisciplinaire au niveau de la planification et des projets 	CE/EM

IV. MODERNISATION DE LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

38. Le programme d'action proposé prévoit un éventail d'actions aussi diverses que l'harmonisation de la réglementation, la promotion stratégique, ainsi que des mesures de soutien et de coordination spécifiques. Il ne peut donner son plein effet que s'il est mis en œuvre de manière cohérente.

39. Or la structure organisationnelle actuelle se caractérise par la fragmentation des ressources et le déploiement d'efforts à différents niveaux. Un opérateur fluvial se trouve aujourd'hui face à des règles coexistantes provenant du législateur européen ou national, de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) ou de la Commission du Danube^{7/}. Il en résulte un manque général d'efficacité et d'impact politique.

40. L'on peut observer un accord général que le cadre actuel doit être modernisé. Ce processus a déjà commencé^{8/}. Toute modification devrait, pour être viable, d'une part respecter les éléments positifs, et d'autre part apporter une valeur ajoutée en termes d'efficacité, de légitimité, de stratégie politique, de rentabilité, et faire avancer l'harmonisation réglementaire dans une perspective paneuropéenne. Tout changement doit en outre respecter des obligations existantes au titre des accords internationaux concernant le Rhin et le Danube, ainsi que d'autres voies navigables, dont les Etats membres et des pays tiers sont signataires. Différentes options sont actuellement en discussion :

- a. Poursuivre le **renforcement de la coopération** entre les commissions fluviales internationales et la Commission européenne, en s'appuyant sur des "protocoles d'accord": cela maintiendrait le cadre et les méthodes de travail actuels, mais nécessiterait une coordination renforcée des travaux des différents organismes.

Une telle coopération peut déjà s'observer dans le domaine des prescriptions techniques pour les bateaux. D'autres domaines sont actuellement explorés. Toutefois, cette option maintient la fragmentation de la base juridique du TVN ainsi que le fait que différentes règles sont applicables dans différentes régions géographiques au sein du marché unique.

- b. **L'adhésion de la Communauté européenne aux commissions du Rhin et du Danube**^{9/} renforcerait la participation de la Communauté par rapport à son statut actuel de simple observateur. Or, il n'a pas encore été possible de parvenir à un accord politique sur cette approche. Une telle adhésion refléterait plus clairement le fait que la Communauté dispose déjà aujourd'hui d'une compétence exclusive dans un certain nombre de domaines.
- c. La création d'une **organisation paneuropéenne de la navigation intérieure**, de caractère intergouvernemental, sur la base d'une nouvelle convention internationale, viserait à impliquer, au sein d'un organe unique de coordination, tous les pays et organismes intéressés par le TVN.

Cette option relèverait le profil stratégique et la visibilité politique du TVN, mais elle n'éviterait pas la masse de travail nécessaire pour rendre les différentes règles cohérentes. Elle aurait également pour effet de créer un niveau institutionnel venant s'ajouter aux

^{7/} La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin se base sur la Convention révisée de Mannheim de 1968. Ses membres sont l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-bas et la Suisse. L'acte de base de la Commission du Danube est la Convention de Belgrade de 1948. Ses membres sont l'Allemagne, l'Autriche, la Slovaquie, la Hongrie, la Croatie, la Serbie et Monténégro, la Roumanie, la Bulgarie, la Moldova, l'Ukraine et la Russie.

^{8/} Cf. Recommandation du 1^{er} août 2003 de la Commission au Conseil visant à autoriser la Commission à ouvrir et conduire des négociations sur les conditions et les modalités d'adhésion de la Communauté européenne à la CCNR et à la Commission du Danube - SEC(2003) 897; Rapport du groupe «EFIN»: Un nouveau cadre institutionnel pour la navigation intérieure en Europe, octobre 2004.

^{9/} Telle que proposée par la Commission en 2003 (voir note 8 ci-dessus).

cadres juridiques existants, ce qui pourrait prendre beaucoup de temps, étant donné qu'elle nécessiterait la signature et la ratification par toutes les parties concernées.

- d. Une autre option serait celle de confier à la **Communauté** la tâche d'aborder dans une perspective stratégique le développement du TVN en Europe. Parmi les acteurs actuels, la Communauté est le seul auquel a été donné le pouvoir d'adopter des règles uniques comprenant tout le territoire de l'Union. Sur base de ces compétences, elle est dans une position de développer une politique stratégique et globale du TVN pour le marché unique. Or, le marché du transport fluvial dans l'UE est connecté à des pays tiers (la Suisse, la Croatie, la Serbie et Monténégro, la Roumanie, la Bulgarie, la Moldova, l'Ukraine et la Russie), dont l'intérêt doit être pris en compte. En outre, il convient de tenir suffisamment compte du fait que historiquement, les commissions fluviales internationales ont acquis des connaissances et une expertise importantes qu'il faudrait utiliser.

41. Sur la base d'une discussion ultérieure de ces différentes options et tenant compte du progrès réalisé dans la mise en œuvre du plan d'action, la Commission présentera une proposition pour stimuler le processus de modernisation de la structure organisationnelle du transport par voie navigable.

V. CONCLUSION

42. Afin que la navigation intérieure soit à même de déployer tout son potentiel, et de contribuer pleinement à la réalisation des objectifs visés par la politique des transports, plusieurs conditions-cadres doivent être améliorées.

43. Dans la présente communication, la Commission expose un programme d'action principalement axé sur cinq domaines stratégiques d'une importance cruciale pour le développement du secteur des voies navigables. Les propositions pour ces domaines clés sont complétées par des réflexions sur la modernisation de la structure organisationnelle. Une telle modernisation est considérée nécessaire pour faciliter la mise en œuvre du programme.

44. Les diverses actions et mesures indiquées dans le programme seront précisées après délibération au Conseil et au Parlement. Sur cette base, la Commission présentera, le cas échéant, des propositions législatives et mettra en œuvre les mesures opérationnelles. Toute proposition sera précédée par une profonde analyse d'impact. La période prévue pour la mise en œuvre de ce plan est 2006-2013.

45. Conformément au principe de subsidiarité, le programme concerne tous les niveaux de responsabilité dans le domaine du transport par voies navigables, l'industrie y compris les partenaires sociaux, les États membres responsables des infrastructures, la Commission européenne et les autres institutions. La Commission veillera régulièrement, en coopération avec ces acteurs, au progrès de la mise en œuvre du Programme d'Action.

46. La Commission invite le Parlement européen et le Conseil à approuver la présente communication et à soutenir le programme d'action.

Appendice 1

Grandes lignes du programme "NAIADES"

A. INSTRUMENTS LÉGISLATIFS

Harmonisation des éléments suivants:	
▪ Prescriptions techniques pour bateaux	en cours
▪ unités de chargement intermodales (ILU)	2006
▪ statistiques du transport de marchandises par voies navigables	2007
Orientations relatives aux aides d'État dans le cas des régimes de soutien, et éventuellement des règles "de minimis" pour le TVN	2007
Harmonisation des éléments suivants:	
▪ transport des marchandises dangereuses	2007
▪ émissions des moteurs	2007
Renforcement de la position et du cadre normatif applicable au TVN	2008
Harmonisation des éléments suivants:	
▪ certificats de conduite	2008
▪ responsabilité intermodale	2008
▪ exigences en matière d'équipage	2009
▪ élimination des déchets	2009
▪ normes d'éducation et de formation	2009
▪ documentation intermodale	2010
▪ tarification des infrastructures	2013
▪ qualité des carburants	

B. INSTRUMENTS DE LA POLITIQUE

Coordinateur RTE des voies navigables	2006
Manuel de financement du TVN	2006/7
Repérage des barrières dans la législation européenne et nationale existante et nouvelle	2006/7
Guichets uniques administratifs et points de contact en matière de TVN	2006/7
Dialogue social au sein du secteur	2006/7
Observation du marché du TVN	2008
Plan de développement européen des infrastructures de voies navigables et des installations de transbordement	2009
Campagnes de recrutement	
Aménagement du territoire donnant davantage la priorité au développement ou à la rénovation des zones industrielles à proximité des voies navigables	
Dialogue interdisciplinaire au niveau des projets	

C. INSTRUMENTS DE SOUTIEN

Fonds de réserve de la navigation intérieure	2007/8
Programmes nationaux de soutien	
▪ Promouvoir le transfert modal, faciliter les investissements	
▪ Technologies pour l'efficacité énergétique, l'environnement et la sécurité	
▪ Promouvoir et développer les organismes	
▪ Développement et maintenance des infrastructures	
Programmes de RDT et de soutien européen	
▪ Services: Marco Polo, CIP, INTERREG, etc.	
▪ Flotte: Programmes de RDT (7 ^e PC), etc.	
▪ Emplois et compétences: SOCRATES, LEONARDO DA VINCI, etc.	
▪ Infrastructures	
- Projets prioritaires 18 et 30 pour le RTE-T	
- RIS (RTE-T MIP)	
- PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG, etc.	
	2013

Appendice 2
Entreprises dans la navigation intérieure

2002

	Country	Number of Enterprises	Turnover million €	Number of persons employed
1	Belgium*	235	163.1	735
2	Czech Republic			
3	Germany	1257	1690.7	11223
4	France	1176	476.7	
5	Italy	711	211.9	2959
6	Luxembourg	103	42.7	1212
7	Hungary	105	66.1	1920
8	Netherlands	3510	1374.0	9207
9	Austria	59	83.0	330
10	Poland			
11	Portugal	26	23.4	838
12	Slovenia	20	0.4	26
13	Slovakia			
14	Finland	85	21.6	252
15	Sweden	393	69.5	1021
16	United Kingdom	217	165.5	1921
	EU 25	7662	4225.5	30909
17	Bulgaria	12		
18	Romania	102	77.8	4123

*2001

Source: Eurostat (economic activity according to NACE Rev. 1 classification)

- - - - -