Transport par voies navigables: programme d'action européen intégré Naiades

2006/2085(INI) - 05/12/2007 - Document de suivi

La Commission européenne a présenté son 1er rapport d'activité sur la mise en œuvre du programme d'action NAIADES pour la promotion du transport par voies navigables. Le programme, qui couvre la période 2006-2013, porte essentiellement sur 5 domaines stratégiques: i) l'amélioration des conditions du marché, ii) la modernisation de la flotte, iii) le développement du capital humain, iv) le renforcement de l'image et v) la modernisation des infrastructures.

Mise en œuvre du programme : depuis la publication de la communication sur le programme NAIADES, la législation suivante a été adoptée:

- la directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure ;
- le règlement financier RTE (CE) n° 680/2007, qui fait passer le taux de financement de 10% à 20% pour les projets prioritaires et les projets RIS, et à 30% maximum pour les tronçons transfrontaliers ;
- le programme «Marco Polo II» (règlement (CE) n° 1692/2006), qui continuera de promouvoir le transfert du transport de marchandises de la route vers d'autres modes de transport ;
- la mise à jour de la directive 80/1119/CEE relative au relevé statistique des transports de marchandises par voies navigables intérieures.

En vue d'**améliorer les conditions du marché**, la Commission a commandé un inventaire des systèmes d'aide disponibles au niveau européen afin d'assister le secteur qui est caractérisé par un grand nombre de PME. Elle envisage également la mise en place de guichets spécifiques pour les entreprises de transport fluvial. Fin 2006, la Commission a décidé que la règle *de minimis* concernant les aides d'État de la CE s'appliquerait également au secteur du transport. Un recensement des obstacles administratifs et réglementaires a par ailleurs été entrepris (les résultats seront présentés en 2008). S'agissant de la modernisation de la flotte, la Commission a présenté une proposition de directive concernant le transport de marchandises dangereuses, y compris par voies de navigation intérieure et a proposé de réduire la teneur maximale admissible en soufre des gazoles. La Commission juge également essentiel d'améliorer l' image de la navigation intérieure. Enfin, le transport par voies navigables ne peut être efficace que s'il existe des infrastructures en bon état et aux dimensions appropriées. La Communauté contribue à cet objectif au moyen de programmes tels que les réseaux transeuropéens.

Tous **les États membres** concernés participent activement à la politique du transport fluvial intérieur. La portée des mesures varie selon la situation spécifique, les traditions et les priorités nationales des États membres. Ces mesures sont essentiellement axées sur des systèmes d'aide améliorant la mise en place de nouveaux services dans le domaine du transport de conteneurs ou du transport de déchets dans les zones métropolitaines. Les efforts portent également sur la modernisation de la flotte. Dans le domaine des infrastructures fluviales, l'accent est mis sur l'entretien du réseau et des infrastructures connexes, y compris l'amélioration des terminaux intermodaux et la création d'installations modernes de transbordement.

En 2006 et 2007, **le dialogue social sectoriel** a obtenu des résultats dans deux domaines majeurs: l' aménagement du temps de travail et les exigences de qualification professionnelle valable à l'échelle de l' UE.

Aide financière : le Conseil a invité la Commission, dans ses conclusions de juin 2006, à soumettre une proposition de **fonds européen** pour l'innovation dans le transport par voies navigables, qui devrait être coordonné avec les programmes nationaux des États membres. Dans sa résolution d'octobre 2006, le Parlement européen a invité la Commission à établir, en coopération étroite avec le secteur, les conditions dans lesquelles ce fonds devrait être créé.

Le futur programme du fonds d'innovation serait avant tout destiné aux transporteurs et aux opérateurs par voies navigables. Il pourrait définir des mesures de financement éligibles qui inciteraient les entreprises à : i) établir de nouveaux services marchands et de transport dans le secteur du transport fluvial; ii) moderniser la flotte en vue d'améliorer les performances des navires en matière de sécurité, d'efficacité et de respect de l'environnement; iii) renforcer le capital humain par des mesures de formation et d' éducation, et iv) améliorer l'image du secteur par des actions de relations publiques. Le programme pourrait s'échelonner de 2009 à 2013. Parallèlement, l'aide financière resterait disponible pour les services de navigation intérieure au titre du programme Marco Polo.

Le rapport note également que fonds de réserve de navigation intérieure créé par le règlement (CE) n° 718 /1999 n'a pas servi depuis presque 10 ans. Son utilisation nécessiterait l'adoption d'un nouvel instrument juridique et permettrait de mettre en place un programme de soutien au secteur à l'échelle communautaire. Le fonds de réserve avoisine aujourd'hui les 40 Mios EUR.

Moderniser la structure organisationnelle : la Commission a procédé à une analyse d'impact et à des consultations des parties intéressées en ce qui concerne 4 options. : *Option 1*: coopération accrue mais cadre institutionnel inchangé ; *Option 2*: adhésion de la Communauté aux commissions du Rhin et du Danube ; *Option 3*: convention paneuropéenne ; *Option 4*: agence européenne. L'analyse d'impact montre que, malgré les insuffisances du cadre actuel, aucune option ne présente un avantage clair sur le plan législatif, institutionnel ou administratif. Dans les circonstances actuelles, la Commission juge préférable de fonder le cadre organisationnel sur les acteurs institutionnels existants tout en modernisant et en coordonnant les méthodes et les relations de travail. S'agissant du développement de politiques stratégiques, la Commission européenne s'efforcera de jouer davantage un rôle de coordination.

Conclusion : bien que le programme d'action NAIADES ne soit en place que depuis un an et demi, la perception politique du transport par voies navigables s'est renforcée au niveau non seulement de l'UE mais aussi des États membres et du secteur maritime. La Commission a l'intention de maintenir l'élan créé par son initiative. Au cours des prochaines années, des actions seront prises dans les domaines suivants:

Financement : à la suite de l'analyse d'impact/de l'évaluation ex ante et des consultations de parties prenantes, une base juridique pour «un fonds d'innovation dans le transport fluvial», y compris les modalités d'exécution, sera élaborée. En fonction des résultats et de la nouvelle consultation avec les organisations professionnelles et les États membres, la Commission pourrait présenter une proposition en 2008. Cette action serait complétée par un manuel de financement (publié en 2008) et éventuellement par des orientations spéciales en matière d'aides d'État.

Facteur humain : des dispositions spécifiques sur le temps de travail et la définition d'exigences en matière de qualification professionnelle valable dans toute l'UE devraient être adoptées dans le cadre du dialogue social. Ces résultats pourraient être complétés par des propositions législatives concernant l'harmonisation des exigences en matière d'équipage ainsi qu'un certificat de conduite uniforme, valable sur toutes les voies d'eau communautaires.

Cadre réglementaire et administratif : afin de surmonter les obstacles administratifs et réglementaires, les résultats de l'étude en question seront évalués et utilisés dans la mesure du possible en coopération avec les administrations des États membres et les parties concernées.

Amélioration de l'infrastructure : en plus de la mise en œuvre coordonnée des SIF, un plan de développement indicatif pour l'amélioration et l'entretien des voies navigables et des ports intérieurs sera élaboré, en tenant compte également de la politique portuaire européenne, en collaboration étroite avec les États membres. Cet exercice prendra également en considération diverses exigences, notamment environnementales, et s'appuiera sur le dialogue actuel entre les commissions internationales de navigation et de protection du Rhin et du Danube.

Aide organisationnelle : afin de faciliter la mise en œuvre coordonnée du programme NAIADES, la Commission cherchera l'appui d'une plateforme réunissant toutes les parties concernées, les États membres, les commissions fluviales et l'industrie, éventuellement sous la forme d'un «groupe de réflexion sur le transport par voies navigables.