

FR

FR

FR

Document de consultation

Un programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables

La Commission européenne envisage de présenter une communication sur la promotion du transport par voies navigables d'ici fin 2005. Cette communication définira un programme d'action intégré principalement axé sur les actions concrètes nécessaires pour exploiter pleinement le potentiel commercial de la navigation intérieure et rendre plus attrayante son utilisation.

Le programme d'action que la Commission entend proposer est centré sur les domaines stratégiques qui sont essentiels au développement du transport par voie navigable (TVN):

- (1) Créer les conditions favorables aux services
- (2) Stimuler la modernisation de la flotte et l'innovation
- (3) Promouvoir l'emploi et la qualification professionnelle
- (4) Améliorer l'image et la coopération
- (5) Mettre en place les infrastructures adéquates
- (6) Améliorer le cadre institutionnel

Le programme comprend des recommandations d'action pour la période 2006-2013 à réaliser par la Communauté européenne et d'autres parties responsables. 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.

Les domaines d'action sont interdépendants. Les diverses actions et mesures sont liées entre elles et sont regroupées en faisceaux. Les instruments recommandés pour leur mise en œuvre peuvent être classés en trois catégories: législatifs, de coordination et de soutien. Les instruments qui s'appliquent à plusieurs actions (par ex. les orientations relatives aux aides d'État) sont mentionnés dans chaque faisceau d'action concerné. Les faisceaux d'action seront décrits plus en détail dans les annexes de la communication.

Les parties intéressées sont invitées à faire part de leurs suggestions et commentaires d'ici au 31 août 2005.

1. CRÉER LES CONDITIONS FAVORABLES AUX SERVICES

Au-delà de sa position traditionnellement forte dans le transport en vrac, la navigation intérieure a réussi à se développer sur les marchés à haute valeur ajoutée des unités de charge maritimes en Europe occidentale. Les avancées sur le marché du fret continental ainsi qu'en Europe centrale et orientale, quoique prometteuses, restent embryonnaires. De nouvelles niches apparaissent 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.

Attirer de nouveaux marchés

Les nouveaux services multimodaux nécessitent de fortes synergies ainsi qu'une masse critique pour entrer sur le marché. Un accès difficile aux capitaux entrave la mise en place de nouveaux services. Il faut trouver des subventions au démarrage pour surmonter ces obstacles, faciliter la coopération entre les modes ainsi que les alliances au sein du secteur, et contribuer aux objectifs de transfert modal.

Encourager l'esprit d'entreprise

Il convient d'encourager 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 freinent l'expansion et le renouveau du secteur. Pour attirer de nouveaux arrivants sur ce marché et permettre aux entreprises existantes de se développer, il y a lieu d'améliorer l'accès au capital, en particulier pour les PME. En outre, des incitations fiscales devraient être instaurées en vue de stimuler le réinvestissement des bénéfices d'exploitation.

Améliorer le cadre administratif et réglementaire

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 des transport. Une meilleure coordination de tous les services publics concernés et des politiques devrait permettre de simplifier les formalités nécessaires.

1. CRÉER LES CONDITIONS FAVORABLES AUX SERVICES	
Actions et initiatives proposées	
<p>Attirer de nouveaux marchés</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Étudier et mettre en œuvre de nouveaux concepts logistiques ▪ Soutenir les services réguliers de transport intermodal ▪ Améliorer la coopération entre les modes et au sein du secteur <p>Encourager l'esprit d'entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Attirer de nouveaux arrivants ▪ Faciliter l'accès au financement pour les PME <p>Améliorer le cadre administratif et réglementaire</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Supprimer les barrières administratives au développement du TVN ▪ Veiller à l'application de règles du jeu équitables/éviter les distorsions de concurrence ▪ Améliorer la coordination entre les services publics concernés 	
Instruments	Acteurs responsables
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Orientations relatives aux aides d'État dans le cas des régimes de soutien ▪ Programmes de soutien en vue de promouvoir le transfert modal et de faciliter les investissements (notamment par la recherche et les incitations fiscales) ▪ RDT communautaire et programmes de soutien (Marco Polo, CIP, INTERREG) ▪ Manuel de financement du transport fluvial ▪ Guichets uniques administratifs et points de contact en matière de TVN ▪ Repérage des barrières dans la législation européenne et nationale existante et nouvelle ▪ Législation harmonisée pour les équipages, les navires, les certificats de conduite, la documentation intermodale, la responsabilité et les unités de chargement (ILU) 	<p>CE¹ EM²</p> <p>UE³/EM/industrie CE CE/EM CE/EM/industrie</p> <p>UE</p>

2. STIMULER LA MODERNISATION DE LA FLOTTE ET L'INNOVATION

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 afin de moderniser et d'innover sont encore nécessaires pour maintenir les atouts de la navigation intérieure dans ces domaines.

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

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

¹ CE = Commission européenne.

² EM = États membres.

³ UE = Union européenne.

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

Afin de maintenir les bonnes performances environnementales du secteur, il convient d'utiliser les technologies existantes – p.ex. 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. Parallèlement, 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 émissions⁴.

Les performances de la navigation intérieure 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 navires et dans le cadre de mesures en matière de formation et d'éducation.

L'innovation peut intervenir tant au niveau de la construction de nouveaux navires (approche à long terme) que de la modification des navires existants (approche à 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.

2. STIMULER LA MODERNISATION DE LA FLOTTE ET L'INNOVATION

Actions et initiatives proposées

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

- Développer et faciliter l'utilisation de concepts et de technologies innovants pour les navires
- Encourager l'utilisation de technologies renforçant la sécurité
- Encourager l'utilisation de moteurs à bonnes performances environnementales et des sources d'énergie renouvelables
- Définir des formules de mise à niveau des navires existants

⁴ Directive 2003/30/CE visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports.

Instruments	Acteurs responsables
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Orientations relatives aux aides d'État dans le cas des régimes de soutien ▪ Programmes de soutien (recherche et incitations fiscales notamment) en vue de promouvoir les technologies favorables à l'environnement et à la sécurité ▪ RDT communautaire et programmes de soutien (7^e PC, grands projets pour l'innovation dans le secteur) ▪ Fonds européen pour l'innovation dans le TVN ▪ Manuel de financement du transport fluvial ▪ Législation renforcée en matière d'environnement et de sécurité (élimination des déchets et marchandises dangereuses notamment) 	<p>CE EM</p> <p>UE</p> <p>UE/ EM/industrie CE UE</p>

3. PROMOUVOIR L'EMPLOI ET LA QUALIFICATION PROFESSIONNELLE

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 l'emploi de membres d'équipage ressortissants de pays qui n'étaient pas encore entrés dans l'UE, cette tendance étant surtout favorisée par les écarts salariaux. La convergence des niveaux de salaire à la suite de l'élargissement de l'UE pourrait cependant limiter à l'avenir l'afflux de travailleurs migrants. Des stratégies claires sont nécessaires pour créer des emplois et un entrepreneuriat durables et orientés vers l'avenir.

Attirer la main d'oeuvre

Une telle stratégie devrait être centrée sur l'amélioration des conditions socioprofessionnelles dans le cadre d'un dialogue social au niveau européen. La définition d'exigences en matière de qualification professionnelles valables dans toute l'UE favorisera la mobilité de la main-d'œuvre. Elle passe par la reconnaissance mutuelle des normes de qualification et des exigences en matière de formation. Une approche commune de la migration professionnelle facilitera et stimulera l'entrée légale sur le marché du travail de travailleurs provenant des pays candidats et associés. En outre, les initiatives de recrutement devraient faire valoir, dans les autres secteurs, les possibilités d'emploi et de carrière offertes par la navigation intérieure.

Investir dans le capital humain

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, et d'adapter les programmes de formation aux besoins actuels en matière de gestion, de technologies et de navigation. Il convient notamment d'introduire dans ces programmes les outils d'apprentissage moderne tels que les simulateurs pour la navigation en zones inconnues ou critiques. L'apprentissage tout au long de la vie doit être encouragé.

3. PROMOUVOIR L'EMPLOI ET LA QUALIFICATION PROFESSIONNELLE	
Actions et initiatives proposées	
<p>Attirer la main d'oeuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer les conditions socioprofessionnelles ▪ Stimuler la mobilité de la main-d'œuvre ▪ Sensibiliser aux débouchés professionnels existants et les améliorer ▪ Renforcer la coopération en matière de reconnaissance mutuelle des qualifications <p>Investir dans le capital humain</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Préserver les instituts d'éducation et de formation ▪ Encourager l'apprentissage tout au long de la vie ▪ Renforcer les compétences en matière de gestion d'entreprise 	
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) ▪ Campagnes de recrutement ▪ Manuel de financement du transport fluvial ▪ Libre circulation des travailleurs ▪ Politique européenne concernant les travailleurs migrants ▪ Soutien communautaire en faveur des instituts d'éducation et de formation (SOCRATES et LEONARDO DA VINCI) ▪ Fonds européen pour l'innovation dans le TVN ▪ Programmes de formation spécifiques pour les besoins du TVN <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cadre commun applicable aux normes en matière d'éducation et de formation ▪ Législation harmonisée pour les exigences en matière d'équipage et les certificats de conduite 	<p>Partenaires sociaux</p> <p>UE/ EM/industrie CE EM EM/UE UE</p> <p>UE/ EM/industrie UE/instituts d'éducation et de formation EM/UE UE</p>

4. AMÉLIORER L'IMAGE DU SECTEUR ET LA COOPÉRATION

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

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 convient 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

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 donc 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

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 européennes disponibles actuellement ne sont pas assez détaillées pour ce faire. Une condition préalable à tout système d'observation du marché est de disposer de données brutes comparables et compatibles. Les administrations nationales devraient être encouragées à fournir ces données. La mise à jour de la réglementation européenne sur les statistiques relatives au transport de marchandises par voies navigables, actuellement en préparation, devrait contribuer à la réalisation de cet objectif. Un système européen d'observation du marché, auquel participent la CCNR, la Commission européenne et les organisations professionnelles est actuellement en cours de mise en place; il sera par la suite réévalué et adapté.

4. AMÉLIORER L'IMAGE ET LA COOPÉRATION

Actions et initiatives proposées

Promouvoir la navigation intérieure comme un auxiliaire précieux

- Soutenir et coordonner les activités de promotion
- Influencer la prise de décision en matière de logistique au niveau des relations publiques

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

- Établir des structures nationales de promotion et de développement
- Apporter aux centres de promotion un soutien en termes politiques, pratiques et financiers
- Désigner des points de contact nationaux au sein des administrations
- Intégrer les structures nationales de promotion et les points de contacts nationaux dans un réseau européen

Suivre les tendances et développements sur le marché du TVN

- Harmoniser la collecte de données à tous les niveaux
- Garantir la disponibilité de données brutes compatibles

Instruments	Acteurs responsables
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programmes de soutien aux organismes nationaux de promotion et de développement et à leur réseau ▪ Règlement relatif aux statistiques du transport de marchandises par voies navigables ▪ Observation du marché du TVN 	<p>EM/UE</p> <p>UE</p> <p>CE</p>

5. METTRE EN PLACE LES INFRASTRUCTURES ADÉQUATES

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 à un faible tirant d'eau, à la hauteur libre sous les ponts et au gabarit des écluses freinent son utilisation et réduisent la compétitivité du transport par voies navigables.

Améliorer le réseau multimodal

Il convient, afin de rendre plus efficace le transport transeuropéen par voies navigables, 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-T⁵, devrait être axé sur l'élimination des goulets d'étranglement et donner des orientations en matière de financement et d'établissement des priorités. Un coordinateur européen pourrait contribuer à la cohérence de sa mise en œuvre. Le développement d'infrastructures de voies navigables devrait intervenir d'une manière coordonnée et intégrée, par la promotion d'une vision commune de l'utilisation des voies navigables à des fins multiples, afin de concilier la protection de l'environnement et la mobilité durable. La tarification de l'utilisation des infrastructures peut constituer une possibilité de financement.

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 navires intérieurs 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.

⁵ Voir la révision des orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 201 du 7.6.2004).

Mettre en place des services d'information fluviale

Les services d'information fluviale contribuent à la planification et à la gestion des opérations de transport et du trafic. Ils peuvent améliorer sensiblement l'efficacité et 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.

5. METTRE EN PLACE LES INFRASTRUCTURES ADÉQUATES	
Actions et initiatives proposées	
Améliorer le réseau multimodal <ul style="list-style-type: none">▪ Maintenir et améliorer le réseau européen de TVN▪ Promouvoir une définition commune de l'utilisation des voies navigables à des fins multiples▪ Encourager le développement d'installations de transbordement, y compris dans les pays candidats et associés▪ Construire ou rénover des sites industriels à proximité des voies navigables	
Mettre en place des services d'information fluviale <ul style="list-style-type: none">▪ Soutenir et coordonner la mise en place et le développement de services d'information fluviale en Europe	
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▪ Coordinateur européen▪ 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▪ Directive et projets sur les services d'information fluviale (programme pluriannuel indicatif pour le RTE-T)▪ RDT communautaire et programmes de soutien (PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG)▪ Programmes de financement nationaux.▪ Cadre pour la tarification des infrastructures▪ 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	UE/EM UE/EM UE/EM UE/EM UE EM UE EM CE/EM

6. AMÉLIORER LE CADRE INSTITUTIONNEL

Le cadre institutionnel du transport par voies navigables en Europe est fragmenté, et les responsabilités sont dispersées entre plusieurs organismes. De ce fait, l'incidence du transport par voies navigables au niveau politique est relativement faible, et la gestion stratégique à ce niveau est insuffisante.

Concentrer les aptitudes disponibles

Le programme d'action proposé ne peut donner son plein effet que s'il est mis en œuvre de manière cohérente. Or, sans modification du cadre actuel, aucun organisme ne sera en mesure de relever les défis à venir. Les commissions fluviales ont un domaine de compétence limité. La Communauté ne peut exercer pleinement ses pouvoirs. C'est pourquoi il convient de concentrer les aptitudes et les ressources disponibles. Il y a lieu d'éviter les travaux bureaucratiques de coordination et les doubles emplois.

Le cadre communautaire offre la base institutionnelle la plus large pour une politique stratégique et efficace dans le domaine de la navigation intérieure au niveau européen. Une agence européenne du transport par voies navigables pourrait devenir un acteur clé facilitant la mise en œuvre coordonnée du programme d'action. Sur la base de ses aptitudes et connaissances techniques, ses missions et compétences pourraient inclure la contribution au travail législatif visant à établir des normes élevées en matière technique et de sécurité, ainsi que des tâches spécifiques (telles que décrites plus haut). Elle devrait agir en étroite consultation avec l'industrie et les partenaires sociaux, et coopérer avec les commissions fluviales. En tant qu'organe de la Communauté européenne, elle serait ouverte à la participation de pays tiers.

Faciliter la prise de décisions

Le cadre communautaire prévoit un mécanisme décisionnel unique pour les règles communes nécessaires afin de garantir la libre circulation en sécurité des navires, des équipages, des marchandises, etc. sur l'ensemble du réseau de voies navigables. Il ne représente pas un niveau administratif supplémentaire. En assurant la participation du Conseil et du Parlement européen, il garantit que les décisions feront l'objet d'un contrôle démocratique et seront donc plus proches des citoyens.

Les pays tiers pourraient participer aux travaux de l'agence dans le cadre d'accords bi/pluripartites. Idéalement, les experts de certains ou de tous ces pays participeraient à l'élaboration des règles au sein des groupes de travail de l'agence, d'une manière analogue aux méthodes de travail actuelles de la CCNR. Les accords pourraient également prévoir des mécanismes garantissant l'application de règles harmonisées sur l'ensemble du réseau européen de voies navigables.

Les commissions fluviales internationales conserveraient leur rôle pour leurs bassins respectifs, notamment dans les domaines caractéristiques pour un fleuve donné, pour lesquels une harmonisation n'est pas nécessaire au niveau européen (règles de navigation, règlements de police, surveillance fluviale par ex.). Leur expérience et compétences attestées seraient ainsi maintenues et pourraient être développées.

Renforcer la visibilité au niveau politique

La navigation intérieure a besoin, davantage que d'autres modes, d'un soutien institutionnel actif. La création d'une agence du transport par voies navigables confèrerait davantage de poids à ce mode au sein de la Communauté et des États membres. Elle est susceptible d'inscrire le transport par voies navigables dans le cadre d'une politique des transports plus stratégique. Ce mode de transport pourrait alors sortir de sa position marginale et acquérir une plus grande visibilité au niveau politique.

6. AMÉLIORER LE CADRE INSTITUTIONNEL	
Actions et initiatives proposées	
Concentrer les aptitudes disponibles <ul style="list-style-type: none">▪ Concentrer les aptitudes et ressources disponibles▪ Éviter les doubles emplois dans les travaux de différents organismes▪ Combiner des missions différentes afin de susciter des synergies	
Faciliter la prise de décisions <ul style="list-style-type: none">▪ Établir des règles communes au niveau approprié▪ Faire participer les pays tiers à l'élaboration des règles	
Renforcer la visibilité au niveau politique <ul style="list-style-type: none">▪ Intégrer la politique du TVN dans la politique européenne des transports	
Instruments	Acteurs responsables
<ul style="list-style-type: none">▪ Création d'une Agence européenne du transport par voies navigables▪ Accords avec les pays tiers concernant leur participation	EM/UE EM/UE