



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 5.12.2007
COM(2007) 770 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

**Premier rapport d'activité
sur la mise en œuvre du programme d'action NAIADES
pour la promotion du transport par voies navigables**

1. INTRODUCTION

1.1. Contexte

En janvier 2006, la Commission a publié une communication sur la promotion du transport par voies navigables dans laquelle est exposé le programme d'action «NAIADES».¹

Le programme, qui couvre la période 2006-2013, porte essentiellement sur cinq domaines stratégiques: l'amélioration des conditions du marché, la modernisation de la flotte, le développement du capital humain, le renforcement de l'image et la modernisation des infrastructures.

Le programme s'adresse à toutes les parties prenantes du transport par voies navigables, à l'Union européenne et à ses institutions, ainsi qu'aux États membres. Le Parlement européen² et le Conseil des ministres³ ont accueilli favorablement l'initiative et ont approuvé le programme; l'industrie⁴, quant à elle, a confirmé qu'elle y était largement favorable.

Cette communication est le premier rapport d'activité qui dresse le bilan de la mise en œuvre et des résultats obtenus⁵. Elle aborde en outre dans les grandes lignes l'aide financière en faveur du programme d'action et rend compte de l'évolution de la structure organisationnelle.

1.2. Évolution en 2006 et 2007

D'une façon générale, les volumes transportés sur les principales voies navigables d'Europe (+ 0,3 %) et la part modale du transport fluvial sont restés stables en 2006. Les transports intérieurs ont diminué, tandis que le trafic international a augmenté d'environ 1 %. Les volumes transportés sur le Rhin ont progressé de 3 % en 2006, essentiellement grâce à une nette amélioration des niveaux d'eau par rapport à 2005.

Si le transport de conteneurs – qui offre le potentiel de croissance le plus prometteur pour le secteur – connaît une croissance vigoureuse sur certains fleuves (la Seine ou le Rhône, par exemple), il enregistre toutefois en 2006 un léger recul (- 1 %) sur le Rhin, du fait essentiellement de difficultés occasionnelles concernant le transbordement depuis des navires maritimes vers des bateaux de la navigation intérieure, notamment dans le port de Rotterdam.

Au cours du premier trimestre 2007, les volumes transportés sur les voies navigables d'Europe ont eu tendance à augmenter. Cette évolution devrait se poursuivre au-delà de 2007.

¹ COM (2006) 6.

² A 6-0299/2006.

³ Les 8 et 9 juin 2006.

⁴ Réunion à haut niveau du 15 février 2006, à Vienne.

⁵ Voir appendice.

2. RAPPORT SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME

2.1. Législation européenne adoptée

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. Cette directive fixe des prescriptions modernes harmonisées pour les bateaux de la navigation intérieure sur l'ensemble du réseau communautaire des voies navigables, y compris le Rhin.
- 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. Une nouveauté est introduite: plusieurs petites candidatures peuvent désormais être regroupées en une seule, de sorte que de petites entreprises peuvent aussi coopérer pour présenter une candidature.
- La directive 80/1119/CEE relative au relevé statistique des transports de marchandises par voies navigables intérieures, qui a été mise à jour et remplacée par le règlement (CE) n° 1365/2006.

2.2. Commission

2.2.1. Amélioration des conditions du marché

La navigation intérieure se caractérise par un grand nombre de PME qui, en plus d'engranger de maigres bénéfices et d'**accéder difficilement au capital**, doivent généralement faire face à une concurrence féroce sur un marché des transports ouvert. La mise en place de nouveaux services et de nouvelles activités de transport n'en est que plus compliquée.

Si les parties concernées le souhaitent, la Commission pourrait, en coopération avec la Banque européenne d'investissement (BEI), envisager la mise en place de guichets spécifiques pour les entreprises de transport fluvial. Le fonds de réserve sectoriel ainsi qu'un éventuel regroupement des fonds accordés par les États membres et la Communauté pourraient permettre de développer des moyens modernes d'assistance au secteur (voir 3.1).

La Commission a commandé un inventaire des systèmes d'aide disponibles au niveau européen, national et régional. Un **manuel de financement** sera publié en 2008.

En décembre 2006, la Commission a décidé que la règle *de minimis* concernant les aides d'État de la CE s'appliquerait également au secteur du transport⁶. Selon cette

⁶ Règlement (CE) n° 1998/2006.

règle, les aides d'État dont le montant ne dépasse pas 200 000 euros sur trois ans ne sont pas soumises à l'obligation de notification au niveau de l'UE.

Dans le but de contribuer à un environnement commercial favorable, un **recensement des obstacles administratifs et réglementaires** a été entrepris. Les résultats seront présentés en 2008.

2.2.2. *Modernisation de la flotte*

Pour préserver ses actifs, le secteur doit s'adapter constamment et améliorer ses résultats en matière d'efficacité, de sécurité et d'environnement.

À cet égard, la Commission a présenté une proposition de directive⁷ concernant le transport de marchandises dangereuses, y compris par voies de navigation intérieure.

Pour que le transport fluvial puisse maintenir son avantage sur le plan environnemental par rapport aux autres moyens de transport, la Commission a proposé de réduire la **teneur maximale admissible en soufre des gazoles**⁸.

2.2.3. *Promotion de l'emploi et des compétences*

Des travaux sont en cours, notamment dans le domaine du *temps de travail* et des *exigences de qualification professionnelle* (voir point 2.4.).

2.2.4. *Amélioration de l'image*

L'image de la navigation intérieure ne reflète pas toujours ses performances réelles. Il est donc essentiel de promouvoir le transport fluvial auprès des responsables «logistique», des commissionnaires de transport et des décideurs politiques, et de leur faire prendre conscience de son potentiel. La plupart des États membres concernés envisagent de lancer ou ont déjà lancé des campagnes de promotion.

Il est possible d'accroître la visibilité du transport fluvial en offrant des informations relatives au marché fiables et à jour. Ainsi, entre 2005 et 2007, la Commission avait confié à la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) la tâche d'élaborer un instrument **d'observation du marché**. Des mesures visant à améliorer cette action et à la poursuivre au-delà de 2007 sont en préparation.

Le programme d'action propose de créer un réseau de **centres de promotion du transport par voies navigables** aussi proches que possible du client. L'objectif principal est de conseiller les usagers des transports au niveau régional et local et de les encourager à utiliser la navigation intérieure en fournissant des solutions logistiques, de bonnes pratiques et du matériel publicitaire. En mai 2007, la Commission a lancé un appel à propositions dont les résultats ne seront visibles qu'à compter de 2008.

⁷ COM (2006) 852.

⁸ COM (2007) 18.

2.2.5. Fourniture des infrastructures adéquates

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**. Le 27 septembre 2007, la Commission a désigné M^{me} Karla Peijs comme **coordinatrice** européenne pour faciliter la réalisation de l'axe prioritaire de navigation intérieure «Rhin/Meuse-Main-Danube» (projet n° 18) et de la liaison «Seine - Escaut» (projet n° 30).

Des systèmes modernes d'information et de télécommunication complètent les réseaux d'infrastructures. Aux fins de l'application de la directive 2005/44/CE relative à des **services d'information fluviale (SIF)**, la Commission a adopté en 2007 trois règlements: sur les lignes directrices techniques pour la planification, la mise en œuvre et le fonctionnement opérationnel des SIF⁹, sur les spécifications techniques applicables aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux (AIS «intérieur»)¹⁰ et, enfin, sur les spécifications techniques des avis à la batellerie¹¹. Deux autres règlements sont en préparation.

2.3. États membres

Tous les États membres concernés participent activement à la politique du transport fluvial intérieur. L'orientation, l'intensité et la portée des mesures visant à promouvoir le transport par voies navigables varient selon la situation spécifique, les traditions et les priorités nationales des États membres.

Sur la base du programme NAIADES par exemple, un État membre a adopté un programme d'action national complet d'environ 40 mesures. D'autres États membres appliquent déjà des mesures d'accompagnement spécifiques ou envisagent de le faire. Ainsi, les 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, etc. Dans un cas, un point de contact administratif pour la certification et l'attestation a été créé et un centre de promotion pour le transport par voies navigables a été renforcé.

Les efforts portent également sur la modernisation de la flotte, que certains États membres encouragent par des régimes de réinvestissement exonérés d'impôts et par une aide financière à l'amélioration des performances économiques et environnementales des navires (par exemple, subventions en faveur de moteurs moins polluants, de techniques de propulsion plus efficaces ou de la construction de nouvelles coques). Dans certains domaines, des initiatives – parfois transfrontalières – ont été prises pour améliorer le transport sur les voies d'eau plus petites.

Plusieurs États membres ont pris des mesures pour rendre les métiers du transport fluvial plus attrayants (par exemple, soutien aux programmes de formation et à la création d'entreprises).

⁹ Règlement (CE) n° 414/2007.

¹⁰ Règlement (CE) n° 415/2007.

¹¹ Règlement (CE) n° 416/2007.

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. Les procédures établies par les États membres pour l'exécution de la liaison «Seine - Escaut» et pour l'amélioration du tronçon du Danube près de la frontière austro-slovaque ont été lancées. Le déploiement des services d'information fluviale (SIF) et l'installation de dispositifs TIC le long des grandes voies navigables se font progressivement.

2.4. Acteurs du secteur

2.5. Dialogue social européen

Le programme d'action NAIADES place l'amélioration des conditions de travail et des conditions sociales dans le secteur au premier rang des priorités. Ces objectifs peuvent notamment être réalisés par l'établissement d'un **dialogue constructif entre partenaires sociaux** au niveau européen. En 2006 et 2007, le comité du dialogue social sectoriel¹², soutenu par la Commission, s'est réuni à intervalles réguliers et a obtenu des résultats dans deux domaines majeurs: en ce qui concerne l'*aménagement du temps de travail spécifique au secteur*, le dialogue social a permis l'ouverture de négociations, qui se poursuivent actuellement. Pour ce qui est d'une définition des *exigences de qualification professionnelle* valable à l'échelle de l'UE, le comité a mené des travaux préparatoires en comparant les différents profils nationaux.

3. PROGRAMMES D'AIDE FINANCIERE

3.1. Fonds d'innovation

Pour maintenir l'avantage du transport par voies navigables en matière d'efficacité, de sécurité et de respect de l'environnement, il est nécessaire d'investir en continu dans les concepts logistiques, la modernisation de la flotte, les ressources humaines et la promotion. Cette responsabilité incombe essentiellement au secteur lui-même. Le programme d'action NAIADES propose, comme autre incitation et pour favoriser de nouveaux investissements, des programmes nationaux de soutien ciblés et l'utilisation des programmes communautaires disponibles. Dans ce contexte, il recommande d'examiner également l'utilisation du fonds de réserve de navigation intérieure, créé par le règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil¹³ et financé, entre autres, par la profession.

À cet égard, 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. Le **Parlement européen** a spécifié dans sa résolution d'octobre 2006 que ce fonds, «*en tant qu'instrument central du programme d'action NAIADES, devrait être financé à concurrence d'un tiers par le secteur (par le Fonds [de réserve] de la navigation intérieure [...]), pour un autre tiers par l'Union européenne et pour le tiers restant par les États membres*» et a invité la Commission

¹² Décision 98/500/CE. http://ec.europa.eu/employment_social/social_dialogue/sectorial13_en.htm

¹³ JO L 90 du 2.4.1999, p. 1-5.

à «établir, en coopération étroite avec le secteur, les conditions dans lesquelles ce fonds devrait être créé (...)».

Les services de la Commission ont mené des travaux exploratoires et ont proposé, en coopération étroite avec des experts de la profession et des États membres dont le fonds de réserve présente un solde positif, différentes idées de programme de financement spécifique pour le transport par voies navigables (TVN).

3.1.1. Objectifs de financement

Le futur programme du fonds d'innovation serait avant tout destiné aux transporteurs et aux opérateurs par voies navigables. Afin de stimuler l'innovation et d'accélérer l'introduction de nouveaux concepts et de nouvelles techniques, il pourrait définir des mesures de financement éligibles qui inciteraient les entreprises:

- à établir de nouveaux services marchands et de transport dans le secteur du transport fluvial;
- à moderniser la flotte en vue d'améliorer les performances des navires en matière de sécurité, d'efficacité et de respect de l'environnement;
- à renforcer le capital humain par des mesures de formation et d'éducation, et
- à améliorer l'image du secteur par des actions appropriées 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, pour l'amélioration de l'infrastructure au titre du RTE-T et de la politique de cohésion, et pour la recherche au titre du programme-cadre de RDT.

3.1.2. Ressources

Le fonds de réserve de navigation intérieure créé par le règlement (CE) n° 718/1999 constitue la première ressource. Alimenté par les entreprises elles-mêmes, ce fonds n'a pas servi depuis presque dix ans. Son utilisation nécessiterait l'adoption d'un nouvel instrument juridique, approuvé par toutes les parties intéressées, 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 millions d'euros.

Deuxièmement, outre ce soutien potentiel mais jusqu'ici «inactif», la Commission fournit un soutien actif avec les instruments décrits ci-dessus. Si un outil d'aide valable et moderne était convenu et développé avec l'industrie et les États membres, une proposition visant à approvisionner les fonds supplémentaires à partir de ressources existantes pourrait être envisagée.

Troisièmement, les États membres concernés pourraient participer au programme de soutien. Plusieurs États membres disposent de systèmes nationaux d'aide au transport par voies navigables ou s'appêtent à les établir. La possibilité et la manière d'intégrer ou de combiner ces systèmes avec un futur programme de financement communautaire font actuellement l'objet de discussions.

3.1.3. Prochaines étapes

Sur la base de ces considérations, la Commission procède actuellement à une évaluation ex ante et à une analyse d'impact dans le but d'examiner les solutions et leurs avantages, ainsi que l'utilité et le rapport coût-efficacité «d'un fonds européen pour l'innovation dans le transport par voies navigables». 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.

3.2. Utilisation des programmes communautaires existants pour le transport par voies navigables

- Dans le cadre de l'appel à propositions 2006 relatif au programme **Marco Polo**, un seul projet de transport par voies navigables a été sélectionné. L'appel de 2007 en est toujours au stade de l'évaluation.
- Au titre du **budget RTE-T**, deux projets de navigation intérieure disposant d'un volume de financement d'environ 9 millions d'euros ont été cofinancés en 2006 (1,5 % du budget total, ce qui est largement inférieur à la part modale du transport fluvial). L'évaluation des propositions pour l'appel de 2007 et pour le principal programme pluriannuel jusqu'en 2013 est en cours.

La mise en œuvre de services d'information fluviale (SIF) a été inscrite dans le programme pluriannuel relatif au RTE-T¹⁴. Le premier appel à propositions pour les SIF est prévu pour décembre 2007.

- Sur la base des règlements (FEDER, fonds de cohésion et FSE)¹⁵ et des orientations stratégiques communautaires en matière de cohésion, la Commission, les États membres et les régions achèvent actuellement la préparation des programmes opérationnels (PO) concernant la **politique de cohésion** pour la période 2007-2013. Ces PO peuvent inclure des priorités relatives aux infrastructures de transport et, dans certains États membres, un PO entièrement consacré aux transports sera adopté.
- Le 7^e **programme-cadre de la CE** 2007-2013 pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration¹⁶ offre un certain nombre de possibilités au secteur du transport par voies navigables, notamment en ce qui concerne la modernisation de la flotte, l'optimisation du secteur ainsi que son intégration dans les chaînes logistiques globales.

Le premier appel à propositions¹⁷, clôturé en juin 2007, visait à recueillir des propositions dans un certain nombre de domaines concernant la navigation intérieure, y compris la mise en place d'une action de coordination. Les marchés devraient être conclus en 2008.

¹⁴ Décision C(2007) 2158 de la Commission.

¹⁵ Cf. règlement (CE) n° 1083/2006.

¹⁶ Décision 1982/2006/CE.

¹⁷ Avis 2006/C316/10 de la Commission.

4. MODERNISATION DE LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

La communication sur le programme NAIADES traitait également de la modernisation de la structure organisationnelle du transport par voies navigables en Europe. Les services de la Commission ont procédé à une analyse d'impact et à des consultations des parties intéressées¹⁸ en ce qui concerne quatre options.

4.1. Impact des différentes options

L'impact des différentes options peut être résumé comme suit:

- Option 1: coopération accrue mais cadre institutionnel inchangé

En cas de coopération accrue entre la Commission européenne et les commissions fluviales, toutes les parties concernées devraient également redoubler d'efforts en matière de coordination. Même si les bases juridiques fragmentées et les différents ensembles de règles sur le marché unique restent inchangés, l'objectif de créer des conditions de concurrence équitables sur toutes les voies d'eau communautaires peut être atteint sans modification du cadre existant. Sa réalisation serait néanmoins relativement longue, pour des coûts administratifs identiques à ceux de l'option 2.

- Option 2: adhésion de la Communauté aux commissions du Rhin et du Danube

Les structures administratives et les ressources humaines pourraient être mieux utilisées si la Communauté adhère aux commissions fluviales internationales. Cette option modifierait légèrement le cadre institutionnel et nécessiterait une hausse marginale des ressources humaines. S'appuyer sur le savoir-faire existant et sur des mécanismes bien établis pourrait accélérer l'harmonisation législative. Toutefois, une différence d'impact a été clairement établie entre la CCNR et la Commission du Danube (voir les conclusions ci-dessous).

- Option 3: convention paneuropéenne

Par rapport aux deux premières options, l'établissement d'une convention paneuropéenne¹⁹ signifierait l'ajout d'un niveau supplémentaire au processus d'harmonisation réglementaire déjà complexe. Outre les négociations relativement compliquées, les dépenses administratives seraient sensiblement plus élevées que pour les options 1 et 2, et la hausse des ressources humaines pourrait ne pas être justifiée par un accroissement de l'efficacité. Une attention politique plus forte pourrait néanmoins faciliter la réalisation de l'objectif de promotion stratégique.

- Option 4: agence européenne

Si une agence de l'UE pour le transport par voies navigables – ou une «antenne» pour le transport par voies navigables d'une agence existante – était établie, les coûts d'exploitation seraient les mêmes que pour l'option 3. Cette option serait compatible avec la politique de l'Union concernant d'autres modes de transport et accélérerait le processus d'harmonisation par rapport aux options 1 et 3. Toutefois, la création d'une

¹⁸ SEC(2007) xxx.

¹⁹ Cf. Avis d'initiative du CESE RTE/222 - CESE 599/2006.

agence de l'Union européenne *en plus* des commissions fluviales internationales existantes et des autorités de sûreté nationales ne constituerait pas une meilleure utilisation des ressources humaines.

4.2. Conclusions des analyses d'impact

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, il est préférable de fonder le cadre organisationnel sur les acteurs institutionnels existants et, dans la mesure du possible, d'améliorer, de moderniser et de coordonner les méthodes et les relations de travail. Dans ce contexte, une combinaison des options 1 et 2 - coordination accrue des acteurs institutionnels existants et adhésion de la Communauté à la commission du Danube - offre les meilleurs avantages au stade actuel. Compte tenu de ces résultats, la Commission ne propose pas d'ajouter de nouvelles structures au cadre institutionnel existant. Conformément aux souhaits des parties concernées, la Commission devrait jouer un rôle plus important dans le cadre organisationnel existant.

L'adhésion de la Communauté à la commission du Danube est un cas particulier, car le régime juridique pour la navigation sur le Danube fait actuellement l'objet d'un réexamen. L'adhésion de la Communauté à des domaines relevant de sa compétence facilitera non seulement la coexistence ou l'adoption de règles harmonisées pour la navigation sur le Danube, mais permettra également d'accélérer la révision de la convention de Belgrade de 1948 – nécessaire pour mener à bien la réforme de la commission du Danube. Elle reflètera en outre la répartition interne des compétences au sein de l'UE vis-à-vis des pays tiers membres de la Commission du Danube. Le 7 juin 2007, le Conseil des ministres de l'UE a adopté une décision autorisant la Commission européenne à négocier l'adhésion de la Communauté à la commission du Danube.

4.3. Pistes pour l'avenir

Dans ce contexte, qui témoigne de l'effort commun en faveur d'un système harmonieux, il convient de reconnaître que ces dernières années ont été marquées par le renforcement du rôle de la Communauté dans le domaine de l'*harmonisation législative*:

- Les directives CE sur les services d'information fluviale (SIF)²⁰ et les prescriptions techniques des bateaux²¹ fournissent un cadre pour toutes les voies navigables de la Communauté, y compris le Rhin;
- La proposition de directive concernant le transport de marchandises dangereuses²² incorporera un accord paneuropéen dans la législation communautaire et évitera ainsi le développement de deux régimes juridiques différents à l'avenir.

²⁰ Directive 2005/44/CE.

²¹ Directive 2006/87/CE.

²² Voir point 2.2.2.

Ce développement s'appuie sur une participation forte des experts des États membres dans différentes instances, notamment les commissions fluviales. Le programme d'action NAIADES prévoit d'autres initiatives législatives de la Commission, notamment en ce qui concerne les certificats de conduite et les exigences en matière d'équipage.

Quant au *développement de politiques stratégiques*, la Commission européenne s'efforcera de jouer davantage un rôle de coordination.

Afin de renforcer le savoir-faire dans le domaine du transport par voies navigables et de mieux utiliser les ressources existantes - comme le suggère le Parlement européen - les commissions fluviales internationales pourraient être chargées d'exécuter des tâches ou des mandats particuliers²³. Ces missions doivent être compatibles avec le champ de compétence juridique, territorial et financier des commissions fluviales, et devraient bénéficier d'une base juridique solide dans le droit communautaire. Une analyse approfondie est dès lors indispensable²⁴. Néanmoins, la Commission a déjà intensifié ses contacts avec les commissions fluviales, notamment la CCNR.

Une autre solution consisterait à créer un «groupe de réflexion sur le transport par voies navigables» qui réunirait, sur une base volontaire et sous les auspices de la Commission, l'industrie, les décideurs et responsables politiques ainsi que le milieu universitaire, afin d'aborder les questions relatives au développement futur du transport fluvial en Europe et de formuler des avis sur ce sujet.

5. 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 est soucieuse de la réalisation du programme et 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»²⁵, y compris les modalités d'exécution, sera élaborée. Cette action serait complétée par un *manuel de financement* et éventuellement par des *orientations spéciales en matière d'aides d'État*.

²³ Le document de travail des services de la Commission «NAIADES» (SEC (2006) 34/3) énumère les tâches suivantes: réalisation d'études, contrôle/coordination du respect des normes techniques, suivi des travaux des organismes notifiés, gestion de bases de données et contrôle de l'immatriculation des navires.

²⁴ Par exemple, l'article 8 du règlement (CE) n° 549/2004 (ciel unique européen) autorise la Commission à confier des mandats à Eurocontrol. L'expérience de la Commission en matière de coopération avec l'Agence spatiale européenne pour l'élaboration du projet GALILEO pourrait également être prise en considération.

²⁵ Voir point 3.1.3.

Le facteur humain

Une autre série d'actions serait axée sur le 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 social²⁶. Ces résultats pourraient être complétés, à la suite des analyses d'impact et des consultations, 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 question²⁷ 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»²⁸. L'appel à propositions au titre du 7^e PC de RDT²⁹ pourrait être utile à cet égard, par exemple au moyen d'une action de coordination pour le transport par voies navigables.

²⁶ Voir point 2.4.
²⁷ Voir point 2.2.1.
²⁸ Voir point 4.3.
²⁹ Voir note de bas de page 17.

Grandes lignes du programme «NAIADES»

APPENDICE 1

A. INSTRUMENTS LÉGISLATIFS

HARMONISATION DES ELEMENTS SUIVANTS:	STATUT 2007
<ul style="list-style-type: none"> ▪ exigences techniques applicables aux navires ▪ unités de chargement intermodales (UCI) ▪ statistiques du transport de marchandises par voies navigables 	<ul style="list-style-type: none"> ☑ ✓ ☑
Orientations relatives aux aides d'État, dans le cas des régimes de soutien, et éventuellement aux règles <i>de minimis</i> pour le TVN	<ul style="list-style-type: none"> △ ☑
Harmonisation des éléments suivants:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ transport des marchandises dangereuses ▪ émissions des moteurs 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ △
Renforcement de la position et du cadre normatif applicable au TVN	~~~~
Harmonisation des éléments suivants:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ certificats de conduite ▪ responsabilité intermodale ▪ exigences en matière d'équipage ▪ élimination des déchets ▪ normes d'éducation et de formation ▪ documentation intermodale ▪ tarification des infrastructures ▪ qualité des carburants 	<ul style="list-style-type: none"> △ 2008 2009 2009 2009 2010 2013 ✓

B. INSTRUMENTS POLITIQUES

	STATUT 2007
Coordinateur RTE Voies navigables	✓
Manuel de financement du TVN	△
Recensement des obstacles dans la législation européenne et nationale existante et nouvelle	△
Guichets uniques et points de contact administratifs pour le TVN	△
Dialogue social au sein du secteur	~~~~
Observation du marché du TVN	~~~~
Plan de développement européen des infrastructures fluviales 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	

- ☑ = adopté par le PE et le Conseil
- ✓ = proposé par la Commission
- ~~~~ = en cours
- △ = en préparation

C. INSTRUMENTS DE SOUTIEN

Fonds de réserve européen pour le TVN	STATUT 2007
	△
Programmes nationaux de soutien	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 	<ul style="list-style-type: none"> AT△,BE,DE,FR,NL,UK△ AT,BE,DE,FR, NL AT, BE, DE,FR, NL AT, BE, BU,CZ, DE,FR, NL ,PL,RO, UK △
Programmes européens de RDT et de soutien	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Services: Marco Polo, CIP, INTERREG, etc. ▪ Flotte: Programmes de RDT (7^e PC), etc. ▪ Emplois et compétences: SOCRATES, LEONARDO DA VINCI, etc. ▪ Infrastructure <ul style="list-style-type: none"> - Projets prioritaires 18 et 30 pour le RTE-T - RIS (RTE-T PPI) - PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> ~~~~ ~~~~ ~~~~ ~~~~ ~~~~ ~~~~ ~~~~ ~~~~