



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Soixante-cinquième session**

Genève, 3-5 novembre 2021

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

**Situation actuelle et tendances des transports par voie navigable :
faits nouveaux récents et activités en cours dans le secteur
des transports par voie navigable****Moderniser le transport par voies navigables intérieures
en Europe en assurant sa pérennité (NAIADES III) :
Plan d'action pour les transports par voie navigable
pour 2021-2027****Note du secrétariat****Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2021, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/75/6, sect. 20, par. 20.51).
2. On trouvera reproduits à l'annexe I du présent document les principales dispositions de la communication de la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée « NAIANDES III : Moderniser le transport par voies navigables intérieures en Europe en assurant sa pérennité », adoptée le 24 juin 2021*, et, à l'annexe II, le plan d'action annexé à la communication de la Commission.

* <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/88cefc0e-d59d-11eb-895a-01aa75ed71a1>.



Annexe I

NAIADES III : Moderniser le transport par voies navigables intérieures en Europe en assurant sa pérennité

1. Introduction

La profonde transformation de nos systèmes de transport vers une mobilité à émission nulle nécessite l'adoption d'une approche multimodale intégrée explicitement destinée à stimuler l'utilisation de modes de transport plus durables et moins encombrés.

Depuis longtemps reconnu, avec le transport ferroviaire, comme l'un des modes de transport produisant les plus faibles émissions de CO₂ (par tonnes de marchandises transportées)¹, le transport par voies navigables intérieures (TVNI) se place manifestement au centre des efforts de l'Union visant à décarboner le système de transport.

Le pacte vert pour l'Europe² a appelé à une action résolue pour déplacer vers les voies navigables intérieures et le rail une part importante du fret transporté par les routes (représentant actuellement 75 % du fret intérieur), notamment au moyen de mesures visant à accroître la capacité des voies navigables intérieures à partir de 2021. De la même manière, la stratégie de mobilité durable et intelligente³, adoptée le 9 décembre 2020 et jetant les bases de la manière dont le système de transport de l'UE** peut opérer ses transformations verte et numérique et renforcer sa résilience face aux crises futures, a insisté sur la nécessité de mobiliser davantage les modes de transport plus durables, et a annoncé que le transport par voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance devraient croître de 25 % d'ici à 2030 et de 50 % d'ici à 2050. La mobilité à émission nulle représente également l'objectif principal du plan d'action « zéro pollution », adopté le 12 mai 2021⁴.

Toutefois, malgré son avantage sur le plan environnemental et les efforts déployés au sein du secteur pour moderniser ses opérations, la répartition modale globale du secteur du transport par voies navigables intérieures de l'UE n'a pas connu les niveaux de croissance souhaités au cours des dernières années, stagnant aux environs de 6 %⁵.

Des actions supplémentaires d'envergure sont nécessaires pour mieux résoudre les problèmes qui empêchent le secteur d'attirer des volumes de fret plus importants et de saisir les occasions associées à la transition vers une économie à émission nulle et numérique.

La répartition modale déjà élevée du transport de marchandises par voies navigables intérieures dans plusieurs pays tels que les Pays-Bas (42,7 %), la Roumanie (28,1 %) ou la Bulgarie (31,8 %)⁶, ainsi que l'intégration croissante du transport par voies navigables intérieures dans la logistique urbaine de certaines des villes les plus engorgées de l'UE⁷ témoignent du potentiel non négligeable du secteur lorsque les conditions s'y prêtent.

¹ Étude STREAM, CE Delft.

² Le pacte vert pour l'Europe, COM(2019) 640 final.

³ Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir, COM(2020) 789 final.

** Note du secrétariat : Union européenne.

⁴ Communication de la Commission intitulée «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols», COM(2021) 400 final.

⁵ Rapport de l'observatoire du marché : https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2021/04/Market-report-2014-2019_Web_BD.pdf.

⁶ Répartition modale du transport de marchandises – Voies navigables intérieures 2019, Eurostat – Data Explorer (europa.eu).

⁷ Par exemple la logistique urbaine à Paris : <http://www.inlandnavigation.eu/news/transport/sustainable-urban-mobility-and-circular-economy/> et <http://www.inlandnavigation.eu/news/innovation/floating-city-warehouse/>.

Il est de la plus haute importance de préserver ces résultats et de continuer à valoriser le potentiel inexploité tant le long des corridors du RTE-T*** que dans les centres-villes dont les voies navigables intérieures peuvent écologiser la logistique du dernier kilomètre.

La logistique multimodale doit faire partie de cette transformation, à l'intérieur et à l'extérieur des zones urbaines. De nos jours, la rareté des infrastructures de transbordement, notamment des terminaux multimodaux terrestres, est particulièrement marquée dans certaines régions d'Europe et devrait se voir accorder la plus haute priorité. Par ailleurs, il est nécessaire de rendre le système de transport par voies navigables intérieures plus efficace, aussi bien en lui-même qu'au sein des chaînes logistiques multimodales transfrontières, grâce à l'optimisation des conditions de navigation, à une intégration accrue des systèmes de gestion du trafic intelligents et à l'échange multimodal de données. Cette mesure exigera non seulement des investissements conséquents dans le TVNI et l'infrastructure multimodale de transport, la modernisation et la numérisation de la flotte, mais également des adaptations de la politique et des cadres juridiques de l'UE afin de développer le transport par voies navigables intérieures, notamment en luttant contre la fragmentation persistante du marché et en améliorant le cadre existant pour le transport intermodal⁸.

Le secteur se heurte également à de nouveaux obstacles, tels que l'amplification du changement climatique et des phénomènes météorologiques extrêmes, qui minent sévèrement sa capacité de fonctionnement et la fiabilité de ses services et appellent des réponses stratégiques adéquates de la part de l'UE. Principalement composé de PME †⁹, il a en outre été particulièrement touché par des périodes de ralentissement économique en Europe, avec des chutes d'activité en 2009-2010¹⁰ et, plus récemment, avec la crise de la COVID-19, le secteur subissant une perte totale de chiffre d'affaires d'environ 2,7 milliards d'euros en 2020 due à une réduction de 70 % du transport de passagers et à une réduction de 8 % du transport de marchandises. Ces chocs économiques de plus grande ampleur et la concurrence féroce par le prix qui l'oppose à d'autres modes ont compromis la capacité du secteur à réinvestir dans des technologies nouvelles ou innovantes et à attirer les travailleurs.

De ce fait, le degré de vétusté de la flotte intérieure est relativement élevé, la majorité des bateaux ayant été construits avant 2000 et n'étant pas adéquatement équipés pour assurer la transition prévue vers une mobilité à émission nulle¹¹. Pourtant, comme le souligne la stratégie de mobilité durable et intelligente, tous les modes de transport, dont le transport par voies navigables intérieures, devront réduire considérablement leur dépendance aux combustibles fossiles et améliorer leur internalisation des coûts externes, par exemple en appliquant les principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur afin de réaliser nos ambitions de neutralité climatique et de pollution zéro d'ici à 2050. Le renouvellement des flottes de barges et l'amélioration de l'accès aux carburants renouvelables et alternatifs à faible teneur en carbone nécessiteront d'importants investissements qui ne pourront se faire que si des cadres de soutien européens appropriés sont en place.

Enfin, un secteur de la navigation fluviale plus performant doit également être en mesure d'offrir des emplois de qualité, des possibilités de carrière et des normes sociales, de sûreté et de sécurité élevées pour séduire les personnes hautement qualifiées.

2. Plan d'action pour le transport par voies navigables intérieures pour la période 2021-2027

Pour lever les obstacles auxquels se heurte le secteur du transport par voies navigables intérieures et réaliser les objectifs du pacte vert pour l'Europe et de la stratégie de mobilité durable et intelligente, la Commission propose aujourd'hui un « **Plan d'action pour le transport par voies navigables intérieures pour la période 2021-2027** », conforme au

*** Note du secrétariat : réseau transeuropéen de transport.

⁸ Consacré dans la directive de l'UE sur le transport combiné (directive 92/106/CEE du Conseil).

† Note du secrétariat : petites et moyennes entreprises.

⁹ Environ 80 % de la flotte sont exploités par des bateliers indépendants.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0623&from=FR>.

¹¹ Observatoire européen du marché : <https://inland-navigation-market.org/>.

nouveau cadre financier pluriannuel et centré sur deux objectifs fondamentaux : **transférer une plus grande part du fret vers les voies navigables intérieures** et **amorcer une transition irréversible du secteur vers un taux d'émission zéro**, ces deux objectifs étant soutenus par **un changement de modèle dans le sens d'une numérisation accrue** de même que par **des mesures d'accompagnement pour soutenir la main-d'œuvre actuelle et future**. Une approche intégrée et un ensemble de mesures incorporant des politiques dans le domaine des transports, de l'environnement, du numérique, de l'énergie et de la fiscalité, complétées par des incitations financières¹², seront indispensables pour réaliser ces objectifs fondamentaux, tel qu'indiqué ci-dessous et détaillé plus avant dans l'annexe – plan d'action. Huit initiatives phares ont été recensées.

2.1. Transférer une plus grande part du fret vers les voies navigables intérieures

Le réseau de voies navigables intérieures de l'UE couvre 25 États membres¹³ et compte environ 41 000 kilomètres de voies navigables intérieures. Chaque année, quelque 150 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises sont transportées sur ces voies, au moyen d'environ 15 000 bateaux de charge, tandis qu'approximativement 3 000 bateaux d'excursions journalières et 430 bateaux de croisière (> 12 passagers) sont en service¹⁴.

Le potentiel d'augmentation de la répartition modale du transport par voies navigables intérieures est considérable, et cette augmentation aurait également des retombées positives sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Toutefois, il ne peut être possible d'accroître de manière substantielle les volumes transportés via les voies navigables intérieures que si le secteur : i) est en mesure d'assurer des conditions de navigation suffisamment efficaces, fiables et sûres, au-delà des frontières et dans le temps ; ii) est connecté comme il se doit (tant physiquement que numériquement) aux autres modes de transport ; iii) est compétitif, dans des conditions de concurrence équitables, par rapport aux autres modes de transport ; et iv) dispose d'un marché intérieur performant.

2.1.1. Une infrastructure préparée à l'avenir pour une navigation optimisée

Actuellement, le réseau de voies navigables de l'UE n'est pas utilisé de manière optimale en raison du manque d'infrastructures cohérentes et d'assurance de la qualité pour les chenaux de navigation. Tout d'abord, le transport fluvial est dépendant des niveaux de précipitation et de l'adéquation du niveau des cours d'eau. Les épisodes de sécheresses et d'inondations peuvent gravement perturber les activités de transport : en bloquant temporairement des sections de voies navigables, en imposant des restrictions sur les volumes de charges pouvant être transportés, et en nécessitant des bateaux supplémentaires pour contrebalancer les coefficients de remplissage réduits, voire un déplacement vers d'autres modes. De telles perturbations compromettent sévèrement la capacité du transport par voies navigables intérieures à capter une plus grande part du trafic de fret du transport routier. De plus, en raison du changement climatique, ces perturbations liées aux phénomènes météorologiques seront plus fréquentes¹⁵, les services et les infrastructures du transport par voie d'eau étant les plus impactés.

Initiative phare 1 : Aider les responsables de voies navigables à garantir un niveau de service élevé (état de navigabilité satisfaisant) le long des corridors des voies navigables intérieures de l'UE d'ici au 31 décembre 2030

Tout en incitant les États membres à accentuer les efforts de réhabilitation et d'entretien des chenaux de navigation afin de préserver et d'améliorer les conditions de navigation, la Commission soutiendra davantage les projets¹⁶ visant à achever et à moderniser le réseau RTE-T de voies navigables intérieures et à remédier aux goulets

¹² Les choix concernant le développement et les acquisitions informatiques seront soumis à une autorisation préalable du comité chargé des technologies de l'information et de la cybersécurité de la Commission européenne.

¹³ Treize États membres disposent de réseaux interconnectés.

¹⁴ L'UE et la Suisse.

¹⁵ Conclusion de l'atelier de la CCNR sur les basses eaux et leur impact sur la navigation rhénane.

¹⁶ Au titre du volet numérique du MIE et du programme « Horizon Europe ».

d'étranglement, en mettant particulièrement l'accent sur les voies navigables intérieures pour lesquelles une étroite coordination entre les États membres et une gouvernance appropriée sont primordiales. Le Parlement européen¹⁷ a invité la Commission à assurer un contrôle plus strict de la mise en œuvre du RTE-T en consolidant les instruments pertinents ainsi que le rôle des coordinateurs européens dans la gouvernance des corridors, en particulier en ce qui concerne les projets transfrontières portant sur les voies navigables intérieures. **La Commission envisagera dès lors de proposer, dans le cadre de la révision du règlement RTE-T, un cadre de coopération consacré au transport par voies navigables intérieures qui permettra aux États membres de mieux coordonner les actions et les projets transfrontières.**

En outre, dans le cadre de **la révision du règlement RTE-T¹⁸ en 2021**, la Commission **déterminera s'il est nécessaire d'arrêter une définition harmonisée du concept de bonnes conditions de navigation¹⁹** et d'étendre certaines exigences spécifiques à l'ensemble du réseau central en vue de profiter le plus possible des avantages du réseau. Afin de tenir compte du caractère hétérogène de l'hydromorphologie et des systèmes connexes de divers tronçons de voies navigables intérieures, ainsi que des caractéristiques spécifiques desdits tronçons²⁰, en particulier les sections à courant libre, les exigences pourraient être convenues à l'échelle du bassin hydrographique/du corridor. Plus particulièrement, la question de savoir si la qualité et la prévisibilité des conditions de navigation pourraient être améliorées grâce à une approche axée sur les objectifs sera examinée, pour permettre une certaine flexibilité avec les exigences applicables à des tronçons de voies navigables spécifiques et limités²¹, tels que la profondeur des chenaux et les clairances sous ponts, dans le plein respect des politiques et de la législation environnementales²².

Pour aider les responsables de voies navigables à garantir de bonnes conditions de navigation, il sera également indispensable de déployer des systèmes intelligents en matière d'infrastructure, d'exploitation et d'entretien permettant la détection (ou la prévision) précoce des goulets d'étranglement et un retour aux niveaux de services requis avec le moins d'interventions physiques possible, réduisant de ce fait les coûts ainsi que les incidences sur l'environnement. Une condition préalable fondamentale pour ce faire est la création d'une base d'informations numérique (« cartographie ») améliorée de l'état réel des emplacements critiques des voies navigables. **Dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), la Commission apportera son soutien aux mesures contribuant à mettre en place de bonnes conditions de navigation, telles que le déploiement de systèmes d'information et d'exploitation numériques interdisciplinaires pour la gestion des eaux et des voies navigables.**

Par ailleurs, en raison de l'augmentation de la fréquence des périodes de basses eaux, il faudra concevoir et déployer plus rapidement des bateaux innovants et adaptables aux variations climatiques²³ capables de naviguer lorsque les niveaux d'eau sont bas, tout en réduisant au minimum les répercussions sur les écosystèmes aquatiques. **Le programme « Horizon Europe »²⁴ apportera son concours à l'adaptation des flottes aux futures exigences environnementales, climatiques et de sécurité et à l'élaboration et à l'essai de**

¹⁷ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-PR-646914_FR.html.

¹⁸ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 [...].

¹⁹ Les bonnes conditions de navigation sont un concept utilisé pour améliorer les voies navigables européennes afin que ces dernières s'inscrivent dans un système de transport durable à même de répondre aux besoins du marché intérieur de l'UE.

Par « bonnes conditions de navigation », on entend un état du réseau de transport par voies navigables intérieures permettant une navigation efficace, fiable et sûre pour les utilisateurs en veillant non seulement au respect des exigences minimales applicables aux voies navigables, mais également au respect d'exigences supplémentaires pouvant être formulées à l'échelle du bassin hydrographique/du corridor, tout en se conformant aux règles applicables relatives à l'environnement et en prenant en considération la viabilité socioéconomique plus large de la gestion des voies navigables.

²⁰ Y compris les particularités des écosystèmes associés.

²¹ Les exigences minimales relatives au tirant d'eau (2,50 m) et à la hauteur sous les ponts (5,25 m).

²² Directive-cadre sur l'eau et directive habitats.

²³ Y compris les bateaux à émission nulle.

²⁴ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09 : Infrastructures de transport à l'épreuve du changement climatique et durables sur le plan environnemental, l'accent étant mis sur les voies navigables intérieures.

nouvelles méthodes d'entretien et de modernisation des infrastructures de transport dans le but d'améliorer la sécurité, la résilience au changement climatique et l'incidence sur l'environnement (y compris en matière de pollution de l'air et des eaux et de biodiversité) tout en s'adaptant à l'évolution des modes de transport.

2.1.2. *Intégration sans discontinuité dans la mobilité multimodale et les systèmes logistiques*

Pour accroître la fiabilité du transport par voies navigables intérieures, les actions doivent dépasser le cadre des voies navigables. D'ici à 2030, le réseau européen de voies navigables intérieures peut, et doit, être connecté autant que possible (tant physiquement que numériquement) aux autres modes de transport. Aujourd'hui pourtant, les problèmes d'interopérabilité entre les ports intérieurs et les liaisons avec l'arrière-pays subsistent, et le nombre de plateformes multimodales et de nœuds de transbordement est insuffisant²⁵.

La Commission soutiendra davantage les projets²⁶ visant à améliorer la qualité des infrastructures des ports intérieurs et leurs liaisons multimodales avec le rail, la route et la mer²⁷ au moyen de terminaux spécifiques. Une importance particulière sera aussi accordée aux projets dans les nœuds urbains dont les voies navigables intérieures peuvent contribuer à écologiser la logistique du dernier kilomètre. **Horizon Europe²⁸ contribuera également à la conception de solutions nouvelles pour une mobilité intelligente et connectée et une meilleure intégration des voies navigables intérieures dans des systèmes d'infrastructures de transport et d'énergie plus vastes.**

L'état des voies navigables devra être correct et l'intégration multimodale devra être homogène pour que les responsables de voies navigables puissent gérer leur planification en cas de perturbations et pour que le TVNI soit plus résilient face aux situations de crise, telles que celle découlant de la pandémie de COVID-19. **La Commission préparera un plan d'urgence pour les transports visant à garantir la continuité des activités en cas d'événements perturbateurs majeurs, en garantissant la coordination des réactions stratégiques, sur la base des expériences acquises en ce qui concerne les lignes directrices et les législations élaborées au cours de la pandémie de COVID-19.** Lors de la conception de ce plan, il conviendrait que la Commission prenne en considération la résilience relative du secteur du TVNI en ce qui concerne le transport de marchandises.

Initiative phare 2 : Stimuler le TVNI en actualisant le cadre juridique de l'UE pour le transport intermodal

À l'heure actuelle, la **directive sur le transport combiné** est le seul instrument juridique à l'échelle de l'UE qui soutient directement le transport intermodal. **La Commission profitera de sa prochaine révision pour y incorporer pleinement les voies navigables intérieures en tant qu'élément essentiel du transport intermodal. Il conviendrait de transformer le cadre réglementaire existant en un instrument efficace en faveur des opérations de fret multimodales impliquant le rail, le transport par voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance²⁹.**

²⁵ Plan de travaux des corridors du RTE-T : https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_fr.

²⁶ Au titre du volet numérique du MIE et du programme « Horizon Europe ».

²⁷ HORIZON-CL5-2021-D6-01-07 : « More efficient and effective multimodal freight transport nodes to increase flexibility, service visibility and reduce the average cost of freight transport » (Des nœuds de transport de marchandises multimodaux plus efficaces et efficients pour une plus grande souplesse, une visibilité des services accrue et un coût moyen de transport de marchandises réduit) traite cette question. Il est ouvert à tous types de nœuds, y compris les ports du TVNI.

²⁸ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09 : « Climate resilient and environmentally sustainable transport infrastructure, with a focus on inland waterways » (Infrastructures de transport à l'épreuve du changement climatique et durables sur le plan environnemental, l'accent étant mis sur les voies navigables intérieures).

²⁹ Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 [...].

2.1.3. *Stimuler l'utilisation de modes de transport plus durables*

L'absence de conditions de concurrence équitables entre les modes de transport en ce qui concerne leurs performances environnementales demeure un obstacle de taille à l'utilisation des voies navigables intérieures.

Pour lever cet obstacle, la Commission présentera un ensemble complet de mesures (y compris l'échange de quotas d'émission, les redevances d'infrastructure, les taxes sur l'énergie) pour veiller à ce que les principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur soient appliqués dans l'ensemble des modes de transport. Cela devrait favoriser la transition vers des modes de transport plus durables, tels que les voies navigables intérieures.

Un autre obstacle majeur est également le manque d'informations faciles d'accès et fiables pour motiver les choix en matière de transport durable, malgré l'intérêt croissant que portent les consommateurs et les entreprises aux solutions plus écologiques³⁰. Comme le prévoit la stratégie de mobilité durable et intelligente, **la Commission mettra ainsi en place un cadre de l'UE pour la mesure et la notification harmonisées des émissions dues à la logistique et aux transports, qui pourrait ensuite être utilisé pour fournir aux entreprises et aux utilisateurs finaux une estimation de l'empreinte carbone des choix pour lesquels ils ont opté, et pour accroître la demande de solutions plus durables, y compris les voies navigables intérieures lorsque cela est possible.**

2.1.4. *Un marché intérieur des voies navigables intérieures performant*

L'amélioration du fonctionnement et de l'efficacité du marché des voies navigables intérieures de l'UE et la stimulation de l'offre de services et d'opérations de transport par voies navigables intérieures durable peuvent aider à accroître l'attractivité du secteur par rapport aux autres modes.

Une bonne partie de la législation de l'UE relative à l'accès au marché des voies navigables intérieures et à son organisation en vigueur aujourd'hui date des années 60 et 90. Cette législation ne tient pas compte de l'extension géographique de l'Union européenne et n'aborde pas les défis plus récents qui se posent à la navigation fluviale et, plus généralement, au secteur des transports. **La Commission européenne a réexaminé la législation relative à l'accès au marché du transport par voies navigables intérieures³¹ afin de s'assurer qu'elle est adaptée à sa finalité et de garantir le fonctionnement harmonieux et équitable du marché intérieur.**

Même si la directive (UE) 2016/1629³² a introduit des exigences harmonisées pour les bateaux de navigation intérieure, les divergences dans l'application des exigences en ce qui concerne les visites des bateaux et la délivrance de certificats par les autorités nationales peuvent se répercuter sur le marché intérieur, notamment sur la sécurité et les conditions de concurrence équitables entre les propriétaires de bateaux.

La Commission entreprendra dès lors le réexamen de la directive (UE) 2016/1629 dans le but d'améliorer davantage l'harmonisation, en préservant des conditions de concurrence équitables et en garantissant des niveaux élevés de sécurité dans la navigation fluviale, en particulier grâce à l'introduction de bateaux innovants et à faibles émissions.

2.2. **La transition vers un transport par voies navigables intérieures à émission nulle**

Même si ses performances environnementales surpassent celles d'autres modes de transport, il est crucial que le transport par voies navigables intérieures s'engage rapidement sur la voie d'une élimination des gaz à effet de serre d'ici à 2050 s'il souhaite rester compétitif et durable. Cela concerne tant la flotte que les infrastructures, y compris les ports et leurs opérations.

³⁰ Projet LEARN, <http://www.learnproject.net/>, et par exemple D2.4 Lignes directrices pour la validation et la notification des émissions, y compris le schéma de l'écolabel actualisé après essai. [...].

³¹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/11874-Bilan-de-qualite-concernant-1%E2%80%99acces-au-marche-dans-le-secteur-du-transport-par-voies-navigables-interieures_fr.

³² Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 [...].

2.2.1. Vers une flotte à émission nulle

Compte tenu de la vétusté de la flotte, des investissements conséquents seront nécessaires pour s'assurer que les bateaux satisfont aux exigences en matière d'environnement, de climat et de sécurité, conformément aux objectifs plus ambitieux du pacte vert pour l'Europe. Toutefois, la prédominance des petits bateliers indépendants, la grande diversité des solutions de transport et des conditions hydromorphologiques sur les voies navigables intérieures de l'UE, le manque de carburants alternatifs à faible teneur en carbone immédiatement commercialisables, de même que la situation économique difficile font que le secteur se heurte à de nombreux obstacles pour investir et s'organiser afin de mettre en œuvre des solutions innovantes à l'échelle du secteur.

Le partenariat pour un transport par voies navigables à émission nulle³³ nouvellement conclu promouvra la recherche dans la technologie des bateaux à émission nulle, les systèmes de propulsion innovants et les carburants durables, en étroite collaboration également avec l'alliance pour les batteries, l'alliance européenne pour l'hydrogène propre et l'alliance pour une chaîne de valeur des carburants renouvelables et à faible teneur en carbone.

Cependant, l'écologisation de la flotte intérieure devrait également être favorisée au moyen d'incitations réglementaires et financières pour assurer et accélérer le déploiement de bateaux à zéro émission abordables ainsi que des carburants et infrastructures connexes à faible teneur en carbone. Des solutions innovantes devraient également encourager la réduction des émissions de polluants dans l'air et les eaux de manière à réaliser les objectifs du plan d'action « zéro pollution »³⁴.

La Commission garantira la pleine mise en œuvre du règlement (UE) 2016/1628 relatif aux émissions de polluants provenant d'engins mobiles non routiers³⁵ et **elle évaluera la nécessité d'adopter d'autres mesures législatives en vue de promouvoir l'utilisation de bateaux à zéro émission. Dans un premier temps, une méthode d'indice énergétique³⁶ convenue au niveau de l'UE est nécessaire pour contrôler et notifier l'intensité de carbone des bateaux de navigation intérieure³⁷.** Cette méthode servira à fixer des objectifs de réduction de l'intensité de carbone et à établir une feuille de route technologique³⁸ pour le déploiement du transport à émission nulle d'ici à 2050.

Initiative phare 3 : Accélérer les procédures de certification des bateaux innovants et à faibles émissions

La Commission déterminera également comment faciliter et accélérer au mieux les essais et la certification en toute sécurité de bateaux innovants et à faibles émissions lors de son réexamen de la directive (UE) 2016/1629. Divers programmes, tels qu'Horizon Europe, le MIE, le programme LIFE ou des fonds régionaux, pourraient être utilisés pour lancer des projets pilotes en vue de mettre à l'essai des bateaux innovants et à faibles émissions, de manière à élaborer des cadres réglementaires propices.

Les possibilités de financement, tout particulièrement pour des exploitants de plus petite taille, devraient être facilitées par les autorités publiques aux niveaux régional et national, par les commissions fluviales, ainsi qu'au niveau de l'UE au titre d'instruments de

³³ Dont le budget s'élève à 530 millions d'euros.

³⁴ Communication de la Commission intitulée « Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols », COM(2021) 400 final.

³⁵ Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 [...].

³⁶ En collaboration avec le partenariat pour un transport par voie d'eau à émission nulle d'Horizon Europe et le projet « Platina 3 » d'Horizon 2020.

³⁷ Semblable à l'indice nominal de rendement énergétique maritime.

³⁸ L'action de coordination et de soutien « Platina 3 » d'Horizon 2020 dressera une feuille de route technologique en s'appuyant sur la feuille de route technologique de la CCNR actuellement en préparation. « Platina 3 » proposera aussi une méthode pour les émissions de CO₂ ou Horizon Europe pour le secteur.

financement, notamment InvestEU ou le MIE³⁹. De plus, des synergies entre des petits exploitants pourraient être créées, notamment au moyen du groupement d'achats, d'actions conjointes en matière d'innovation ou d'une concentration accrue. Le rôle galvanisant de la plateforme pour le transport par voies navigables intérieures⁴⁰ sera primordial à cet égard.

À l'heure actuelle, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) coordonne des études évaluant les technologies de carburants alternatifs pour les bateaux de navigation intérieure et les instruments financiers les plus appropriés pour soutenir ces technologies. En tenant compte de ces études, la Commission déterminera les conditions dans lesquelles les instruments financiers de l'UE peuvent soutenir les stratégies technologiques qui sont compatibles avec les ambitions du pacte vert pour l'Europe.

La Commission favorisera davantage encore le recours aux carburants renouvelables à faible teneur en carbone en mettant en place des incitations fiscales lorsqu'elle révisera la directive sur la taxation de l'énergie. Cette directive sur la taxation de l'énergie révisée promouvra le passage aux carburants moins polluants dans le transport par voies navigables intérieures grâce à l'introduction d'un taux de taxation minimal harmonisé au niveau de l'UE pour les carburants utilisés dans le transport par voies navigables intérieures en fonction de leurs performances environnementales. Cette taxe encouragera également les économies d'énergie.

Récemment, la Commission européenne a publié des modèles d'orientation en matière d'aides d'État destinés à aider les États membres à élaborer leurs plans nationaux dans le cadre de la facilité pour la reprise et la résilience⁴¹, qui fournissent des orientations quant au soutien public au transport par voies navigables intérieures⁴². Par ailleurs, dans le contexte de la révision des lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires⁴³,⁴⁴, la Commission vise à rationaliser les règles de compatibilité existantes relatives aux aides pour la coordination des transports. En s'appuyant sur la pratique existante en matière de mesures d'aide en faveur du transfert modal de la route vers des modes de transport plus durables, l'analyse d'impact étudiera la possibilité d'élargir **le champ d'application des lignes directrices sur les chemins de fer, de manière à ce qu'elles couvrent tous les exploitants de transport terrestre capables de contribuer à ce transfert modal, y compris les exploitants de transport par voies navigables intérieures, de même que la possibilité d'accorder une dérogation à l'obligation de notification préalable pour les mesures d'aide d'État qui présentent un risque limité de distorsion de la concurrence**. Enfin, la révision des lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie sera l'occasion de réfléchir à l'élargissement de leur champ d'application pour inclure, sous certaines conditions, les aides au transport par voies navigables intérieures, y compris à l'acquisition et à la location de bateaux propres, à la modernisation des bateaux, ainsi qu'aux infrastructures de recharge et de ravitaillement nécessaires à leur utilisation⁴⁵.

³⁹ Les bateaux à zéro émission sont admissibles en vertu du programme de travail du volet numérique du MIE pour la période 2021-2024.

⁴⁰ La plateforme pour le TVNI a été créée par l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) et l'Organisation européenne des bateliers (OEB) avec des fonds de réserve [...]. Un des objectifs de la plateforme pour le TVNI est de promouvoir l'écologisation du secteur. La plateforme est contrôlée par l'Autriche, la Belgique, l'Allemagne, la France et les Pays-Bas.

⁴¹ Règlement (UE) 2021/241 du Parlement européen et du Conseil du 12 février 2021 [...].

⁴² https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/template_RFF_low_emission_transport_modes.pdf.

⁴³ Communication de la Commission – Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires (« lignes directrices sur les chemins de fer »), 2008/C 184/07, *JO C 184* du 22.7.2008, p. 13.

⁴⁴ Les conclusions du bilan de qualité des lignes directrices sur les chemins de fer effectué par la Commission en 2019 et en 2020 sont disponibles à l'adresse : https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Ensemble-de-mesures-visant-a-moderniser-les-regles-applicables-aux-aides-d%E2%80%99Etat-2012-lignes-directrices-sur-les-chemins-de-fer-et-assurance-credit-a-l%E2%80%99exportation-a-court-terme-bilan-de-qualite_fr.

⁴⁵ https://ec.europa.eu/competition-policy/public-consultations/2021-ceeag_fr.

2.2.2. *Écologisation des infrastructures et des ports de voies navigables intérieures*

Les activités de transport par voies navigables intérieures peuvent exercer une pression sur les écosystèmes aquatiques, principalement en raison des modifications provoquées dans l'hydromorphologie des cours d'eau, de la fragmentation des écosystèmes, des perturbations des débits écologiques ou de la pollution des eaux et des sédiments (à cause, par exemple, de déversements illégaux de déchets pétroliers, de substances dangereuses ou d'eaux usées et d'ordures provenant des bateaux, ainsi que des eaux de ballast). De plus, s'il est fondamental pour les performances du transport par voies navigables intérieures et pour le développement socioéconomique de leur arrière-pays de disposer que le système portuaire soit efficace, le trafic fluvial, les activités de manutention des chargements et les liaisons terrestres avec l'arrière-pays connexes peuvent avoir des retombées négatives sur l'environnement et les personnes vivant à proximité immédiate (la pollution et le bruit par exemple).

Dès lors, une approche intégrée est cruciale lorsque de futures évolutions des infrastructures de transport par voies navigables intérieures sont envisagées, qui tiennent compte non seulement des besoins en matière de transport, mais également des préoccupations d'ordre environnemental et sociétal, ainsi que des fonctions multiples des voies navigables et des ports en ce qui concerne le développement économique régional, l'approvisionnement en eau, la production d'énergie et la biodiversité.

Initiative phare 4 : Veiller à ce que les investissements dans le TVNI prennent en considération les objectifs climatiques et environnementaux

En 2021, la Commission européenne adoptera des orientations techniques relatives à la prise en compte de la résilience au changement climatique afin d'aider les promoteurs à considérer les objectifs climatiques et environnementaux lorsqu'ils investissent dans les infrastructures de transport. Par ailleurs, l'outil de soutien à l'adaptation⁴⁶, qui s'inscrit dans cette approche intégrée, peut apporter son concours à la conception de stratégies d'adaptation au changement climatique et de plans pour les voies navigables intérieures. La Commission européenne soutient également une meilleure intégration entre la directive-cadre sur l'eau et les politiques en matière de navigation, en apportant son aide à la planification intégrée des voies navigables intérieures et à une application améliorée de la législation environnementale.

Les ports intérieurs constituent eux aussi un élément essentiel des infrastructures de transports de base de l'UE le long du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) central, en servant de nœuds logistiques et de transport significatifs dans la chaîne d'approvisionnement et contribuant au développement socioéconomique de ces régions. Grâce aux liaisons avec l'arrière-pays qu'offre la navigation fluviale, un grand nombre des plus grands ports maritimes de l'UE ont pu devenir les plateformes logistiques qu'ils sont aujourd'hui. La stratégie de mobilité durable et intelligente souligne le fort potentiel des ports intérieurs pour devenir des nœuds à émission nulle, faisant office non seulement d'« interfaces de transport », mais également de plateformes pour la mobilité et l'industrie durables, les énergies propres et le développement de l'économie circulaire. Pour ce faire, les ports devront définir et mettre en œuvre des solutions nouvelles, respectueuses de l'environnement et durables (y compris en matière de rendement énergétique, de stratégies environnementales et d'instruments de contrôle) qui appuieront la transition vers des énergies renouvelables et des opérations à émission nulle. Les bonnes pratiques suivies par les ports les plus durables devraient devenir la norme et permettre des formes de connectivité plus durables. **La Commission lancera une étude⁴⁷ des incidences éventuelles sur l'environnement des activités portuaires de certains ports fluviaux et maritimes. L'étude élaborera et appliquera des outils spécifiques, tels que les systèmes de management environnemental, ainsi que des plans d'action propres aux ports formant un noyau pour le déploiement à grande échelle d'une gestion et d'une exploitation portuaires durables sur le plan environnemental.**

⁴⁶ Climate-ADAPT : <https://climate-adapt.eea.europa.eu/>.

⁴⁷ Étude pilote du Parlement européen – Permettre une gestion et un développement durables des ports dans le bassin du Rhin, du Main et du Danube.

Le déploiement considérable de solutions d'énergies propres et de carburants alternatifs durables dans les ports intérieurs et le long des principaux corridors des voies navigables intérieures sera également primordial pour l'écologisation du transport par voies navigables intérieures. Le rapport de la Commission concernant l'application de la directive 2014/94/UE⁴⁸ révèle que le déploiement des carburants alternatifs le long du réseau central de transport par voies navigables intérieures du RTE-T est très limité.

Initiative phare 5 : Développer les ports intérieurs en tant que nœuds d'infrastructure pour carburants alternatifs multimodaux

La Commission proposera une révision de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs⁴⁹ en 2021, dans le but de garantir que les infrastructures de recharge et de ravitaillement nécessaires pour les navires à zéro émission sont déployées dans les ports intérieurs d'ici à 2030. Dans le cadre de ladite révision, la Commission cherchera à savoir comment la qualité de l'air dans les ports peut être encore améliorée, par exemple grâce à la mise à disposition de systèmes d'alimentation électrique à quai, de sorte que les bateaux puissent couper leurs moteurs lorsqu'ils sont à quai, produisant des retombées positives sur la santé des résidents et des travailleurs à proximité. Elle examinera également la manière dont les ports intérieurs peuvent devenir des nœuds essentiels d'infrastructures pour carburants alternatifs pour divers modes de transport. Pour soutenir ce travail, **la Commission exigera en outre de l'organisation européenne de normalisation⁵⁰ qu'elle travaille sur des normes harmonisées applicables aux infrastructures pour carburants alternatifs pour les ports intérieurs.**

De plus, des actions spécifiques menées au titre du MIE⁵¹, d'Horizon 2020⁵² et d'Horizon Europe⁵³ viendront en appui aux approches innovantes pour l'écologisation des ports intérieurs, y compris les infrastructures pour carburants alternatifs. Le développement d'infrastructures à émission nulle sera également pris en considération dans la révision du règlement RTE-T.

Par ailleurs, **la Commission évaluera la nécessité de définir des règles harmonisées relatives aux infrastructures de réception des déchets et au déchargement des déchets dans des installations de réception des déchets appropriées.** Bien qu'il existe un système régional relatif aux déchets dans le cadre de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI)⁵⁴, il n'existe pas de règles harmonisées au niveau de l'UE pour prévenir la pollution des eaux par les bateaux. En outre, la ratification de la CDNI est en cours pour l'interdiction du dégazage des bateaux de navigation intérieure afin de réduire les émissions de composés organiques volatils. **Une évaluation des besoins par la Commission pourrait donc également aborder la question des infrastructures de dégazage, qui devraient bénéficier du soutien de divers programmes de financement de l'UE, notamment le MIE.**

Enfin, les ports intérieurs se situent souvent près des centres-villes et sont primordiaux pour la connectivité intermodale à des fins de logistique urbaine. Le transport par voies navigables intérieures peut aussi potentiellement s'intégrer au transport public urbain dans de nombreuses villes et contribuer ainsi au désengorgement des routes. Ces deux aspects seront abordés dans le nouveau cadre pour la mobilité urbaine de l'UE, une initiative prévue pour 2021 et visant, entre autres, une planification plus durable de la mobilité urbaine (PMUD), y compris en ce qui concerne la logistique urbaine. La Commission s'efforcera de faciliter une meilleure intégration des services de transport de passagers par voies navigables intérieures au sein des services de mobilité numériques multimodaux, **en envisageant**

⁴⁸ COM(2021) 103 final.

⁴⁹ Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 [...].

⁵⁰ CEN, CENELEC et ETSI.

⁵¹ Appels généraux et mécanisme de mixage pour les carburants alternatifs.

⁵² Appel « Green Ports » – thème 5.1.

⁵³ Destination 6 « Transports sûrs et résilients et services de mobilité intelligente pour les personnes et les marchandises ».

⁵⁴ <https://www.cdni-iwt.org/>.

l'inclusion du transport par voies navigables intérieures dans le champ d'application du règlement délégué (UE) 2017/1926 relatif aux services d'informations sur les déplacements multimodaux⁵⁵ et dans l'initiative portant sur les défis du marché pour l'élaboration de services de mobilité numériques multimodaux⁵⁶.

2.3. Transport par voies navigables intérieures intelligent

Il est impératif que le secteur du transport par voies navigables intérieures reste en phase avec les évolutions numériques pour améliorer la compétitivité du secteur et faire en sorte qu'il devienne un élément dynamique de chaînes multimodales plus larges⁵⁷. La poursuite de la numérisation peut grandement contribuer à l'amélioration de l'efficacité et de la fiabilité de la gestion de la navigation et du trafic, à la meilleure intégration du transport par voies navigables intérieures dans les processus logistiques et dans les chaînes multimodales, et à la réduction de la charge et des coûts administratifs associés au respect et à l'application de la législation⁵⁸.

Depuis 2005, des mesures ont été prises pour appuyer le déploiement de services d'information fluviale (SIF) harmonisés pour permettre une gestion du transport et du trafic harmonieuse sur les voies navigables intérieures européennes⁵⁹. La directive SIF a été l'un des principaux moteurs de la numérisation dans le secteur du transport par voies navigables intérieures grâce à l'introduction de technologies de l'information et de la communication. L'évaluation de la directive 2005/44/CE relative aux SIF⁶⁰ a révélé que ladite directive a fortement incité à la normalisation et à l'harmonisation des services d'information fluviale dans toute l'Europe ainsi qu'à l'amélioration de la sécurité. Néanmoins, l'évaluation a également insisté sur le fait que l'harmonisation et l'interopérabilité complètes des SIF restaient encore à atteindre, étant donné que les États membres et les bassins fluviaux mettent les services en œuvre à des rythmes asynchrones et que la qualité des données est variable. Pour soutenir la réalisation de l'objectif d'intégration des voies navigables intérieures dans un système homogène de SIF harmonisés d'ici à 2030, des révisions du cadre juridique des SIF viseront à contribuer à combler ces écarts d'harmonisation et d'interopérabilité ainsi qu'à améliorer la disponibilité, la réutilisation et l'interopérabilité des données, conformément à la stratégie européenne pour les données⁶¹.

En outre, la révision des SIF doit tenir compte des nouvelles exigences découlant de défis nouveaux et prendre en considération les transformations numériques qui se produisent dans le secteur⁶². Par exemple, les SIF devraient jouer un rôle clef en tant que source de données alimentant le futur espace européen des données relatives à la mobilité⁶³, facilitant ainsi l'intégration du transport par voies navigables intérieures dans la mobilité multimodale et dans les chaînes logistiques. Cela signifie que, pour assurer l'interopérabilité, les spécifications techniques des SIF devront constamment évoluer. Des cycles de révision simplifiés de ces spécifications techniques au sein du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)⁶⁴ pourraient faciliter l'évolution des SIF vers des solutions de transport par voie d'eau intelligentes et vers l'interopérabilité avec l'espace des données relatives à la mobilité, et contribuer à la

⁵⁵ Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 [...].

⁵⁶ Action 37 de la stratégie de mobilité durable et intelligente.

⁵⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/2017-10-dina.pdf>.

⁵⁸ Document de travail des services de la Commission sur la navigation fluviale numérique, SWD(2018)427 final.

⁵⁹ Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 [...].

⁶⁰ Document de travail des services de la commission – Évaluation de la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés, SWD(2021) 50 final.

⁶¹ Une stratégie européenne pour les données, COM(2020) 66 final.

⁶² Plateformes numériques pour les exploitants de bateaux, systèmes d'information portuaire, synchronodalité, gestion des corridors, transport par voie d'eau intelligent et bateaux de navigation intérieure autonomes.

⁶³ <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/european-strategy-data>.

⁶⁴ <https://www.cesni.eu/a-propos-cesni/>.

transformation numérique du secteur au regard des évolutions synchronodales⁶⁵ dans les transports.

Dans cette optique, **la Commission a entamé les préparatifs pour une éventuelle révision de la directive SIF en 2022. Afin d'achever le déploiement des SIF d'ici à 2030, la Commission invite également les États membres à poursuivre la mise en œuvre de solutions intelligentes de gestion du trafic et des transports dans le secteur du transport par voies navigables intérieures, en mettant l'accent sur une gestion harmonisée des corridors sur la base des SIF. Cette mise en œuvre peut être soutenue par un financement continu grâce au soutien financier du MIE en faveur d'une structure opérationnelle permanente mise en place pour fournir un point d'accès unique aux services d'information des corridors fondés sur les SIF⁶⁶.**

De manière plus générale, le secteur a besoin d'une vision intégrée et concrète pour la transformation numérique des modèles d'entreprise et processus commerciaux actuels liés au trafic et aux transports s'il souhaite non seulement devenir un acteur plus important dans la chaîne d'approvisionnement synchronodale, mais aussi intégrer des technologies révolutionnaires, telles que le transport par voies navigables intérieures autonome, qui en est encore aux premiers stades de son développement en raison d'obstacles tant techniques que réglementaires.

Initiative phare 6: Une feuille de route pour la numérisation et l'automatisation du TVNI

La Commission facilitera l'élaboration d'une vision holistique pour la numérisation et l'automatisation du secteur, en recensant également les adaptations nécessaires aux réglementations existantes, avec la contribution de groupes d'experts de la zone de navigation fluviale numérique (DINA)⁶⁷, du programme NAIADES⁶⁸ et du forum sur le numérique dans les transports et la logistique (DTLF)⁶⁹, et avec le soutien du projet « Platina 3 » d'Horizon 2020, qui a débuté en janvier 2021.

Un projet d'assistance technique pour le MIE sera également lancé pour renforcer la coopération entre le public et le privé dans le TVNI et faciliter la mise en œuvre de cette vision dans tous les bassins fluviaux navigables de l'UE.

Par ailleurs, la Commission soutiendra la définition, la démonstration et le déploiement de concepts de transport par voie d'eau holistiques, intelligents et automatisés dans le cadre d'Horizon Europe et du MIE⁷⁰, en prêtant une attention particulière aux applications les plus prometteuses en termes de faisabilité, de commercialisation, et d'effets bénéfiques pour l'environnement. À titre d'exemple, la Commission soutiendra, dans le cadre d'Horizon Europe, l'élaboration d'un service autonome de collecte en boucle de fret adapté à des applications commerciales spécifiques et capable d'assurer des services intégrés, fiables, résilients, prévisibles et totalement automatisés, donnant la priorité à la nullité des émissions de GES et de polluants⁷¹.

2.4. Des emplois plus attractifs et durables dans le transport par voies navigables intérieures

Environ 44 000 personnes sont employées sur les bateaux de navigation intérieure, 60 % d'entre elles travaillant dans le transport de marchandises et 40 % dans le transport de passagers. À l'instar d'autres modes de transport, le secteur du transport par voies navigables intérieures

⁶⁵ « Synchroniser des services intermodaux entre les modes et avec des chargeurs ayant des vitesses et des périodes de chargement différentes (ce que l'on appelle "synchronodalité"), aligner les équipements et les services sur les corridors et les plateformes et les intégrer dans les réseaux. » [...].

⁶⁶ Assistance technique du volet numérique du MIE commençant en 2024.

⁶⁷ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3505&NewSearch=1&NewSearch=1>.

⁶⁸ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3497&NewSearch=1&NewSearch=1>.

⁶⁹ <https://www.dtlf.eu/>.

⁷⁰ Sous réserve des dispositions des réglementations respectives.

⁷¹ Cet élément est primordial pour les bateaux à zéro émission puisque leur rayon d'action est plus restreint que celui des bateaux à moteur diesel.

pâtit d'un manque d'attractivité, en particulier auprès des jeunes et des femmes. Les principales raisons seraient des conditions de travail atypiques et un manque d'informations⁷².

La Commission soutiendra la collecte et la diffusion régulières d'informations sur la structure du marché du travail dans le cadre de l'observatoire du marché du transport par voies navigables intérieures⁷³. Ces informations sont destinées à aider les États membres à prendre des mesures appropriées pour lutter contre le manque de personnel qualifié dans le secteur et dans leurs administrations et à encourager davantage de jeunes et de femmes à chercher une qualification professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure⁷⁴.

En outre, en raison de la nature transfrontière de nombreux contrats de travail dans le secteur, il peut être difficile, pour les entreprises comme pour les travailleurs, de savoir quel droit du travail et quelles règles de sécurité sociale s'appliquent. La complexité et la multiplicité des règles, associées à des divergences dans leur mise en œuvre et à leur application inefficace, peuvent donner lieu à des pratiques précaires en matière d'emploi. Outre le besoin de préciser quelles règles sont applicables pour le secteur du transport par voies navigables intérieures, il est également nécessaire d'évaluer le cadre juridique du secteur, en particulier l'application des règles relatives au temps de travail, la législation en matière de sécurité sociale⁷⁵ et de détachement, et d'examiner comment les règles sont effectivement appliquées par les États membres. Dans ce contexte, il y a lieu d'étudier comment mieux harmoniser les concepts clefs qui jouent un rôle dans la création de liens réels entre le propriétaire/l'exploitant de l'entreprise et les droits des travailleurs. **Dès lors, la Commission procédera à un bilan de qualité concernant l'accès au marché dans le but d'évaluer les cadres juridiques de l'UE en matière de sécurité sociale⁷⁶ et de détachement⁷⁷ applicables au secteur et examinera les moyens d'appuyer les États membres dans l'application de la législation pertinente et dans l'amélioration des échanges d'informations entre les autorités responsables de l'application.**

Les exploitants transfrontaliers sont également tenus de respecter diverses exigences pour garantir la sécurité de la navigation. Les exigences nationales en vigueur relatives aux équipages ont été pensées pour la flotte de la génération précédente, elles ne tiennent pas compte des nouvelles technologies et pratiques de travail qui transforment le travail à bord. Le secteur a besoin⁷⁸ d'un cadre juridique prospectif et souple à l'échelle de l'UE qui fixe des exigences en matière d'équipage soutenues par des moyens de contrôle numériques fiables et en temps réel. De tels outils numériques pourraient également être employés pour évaluer la conformité avec la directive 2014/112/UE⁷⁹, qui établit des dispositions relatives au temps de travail pour les travailleurs du transport par voies navigables intérieures. Ces outils numériques embarqués qui enregistrent et échangent des informations sur les équipages et les bateaux pourraient, dans le même temps, améliorer le fonctionnement du marché du transport par voies navigables intérieures, réduisant de ce fait la charge administrative et stimulant l'utilisation et l'approbation des documents/solutions électroniques.

Initiative phare 7 : Des règles en matière d'équipage intelligentes et souples à l'échelle de l'UE

La Commission déterminera si des initiatives législatives sont nécessaires en ce qui concerne les outils numériques embarqués qui enregistrent et échangent des

⁷² https://ec.europa.eu/transport/themes/social/studies/social_fr.

⁷³ Observatoire européen du marché : <https://inland-navigation-market.org/>.

⁷⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/home?do=groupDetail.groupMeetingDoc&docid=3814&lang=fr>.

⁷⁵ Le bilan se limite à l'accord dérogatoire relatif à la détermination de la législation applicable aux bateliers rhénans [...].

⁷⁶ Le bilan se limite à l'accord dérogatoire relatif à la détermination de la législation applicable aux bateliers rhénans [...].

⁷⁷ Directive concernant le détachement de travailleurs (directive 96/71/CE) et sa directive d'exécution (directive 2014/67/UE).

⁷⁸ UENF, OEB, Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et Aquapol.

⁷⁹ Directive 2014/112/UE du Conseil du 19 décembre 2014 [...].

informations sur les équipages et les navires, mais aussi sur les exigences en matière d'équipage pour une meilleure harmonisation au niveau de l'UE.

La main-d'œuvre actuelle et future doit être dotée des compétences appropriées pour assurer les transitions verte et numérique, la cybersécurité, la synchronodalité et l'automatisation des bateaux et des infrastructures. Il convient d'élaborer des politiques pour l'apprentissage tout au long de la vie de manière à ce que de nouvelles technologies puissent être introduites en douceur et en sécurité. La numérisation et l'automatisation au sein du secteur pourraient également créer de nouvelles possibilités pour les femmes. Pour que des réalisations innovantes ou des échanges de meilleures pratiques puissent voir le jour, il convient d'encourager la participation aux programmes d'échange transnationaux et le développement de la coopération sectorielle en matière de compétences.

En conséquence, la Commission invite les États membres et le secteur à prendre part au dialogue social sectoriel européen pour contribuer à la mise en œuvre de la stratégie européenne en matière de compétences⁸⁰ en faveur de la compétitivité durable, de l'équité sociale et de la résilience, notamment en élaborant une stratégie d'apprentissage tout au long de la vie et en participant activement à la Semaine européenne des compétences professionnelles. Elle chargera aussi le CESNI d'élaborer des normes relatives aux compétences pour les opérations utilisant des carburants alternatifs et pour l'exploitation de bateaux respectueux de l'environnement et efficaces (éco-navigation).

Dans le cadre des politiques applicables présentées dans la présente communication, la Commission continuera de coopérer avec les partenaires sociaux, notamment au moyen d'un dialogue ciblé au sein du Comité de dialogue social sectoriel pour le transport par voies navigables intérieures.

3. Financement

La stratégie de mobilité durable et intelligente reconnaît la nécessité d'améliorer l'accès au financement du secteur. Selon les estimations, quelque 27 milliards d'euros seront nécessaires uniquement pour l'achèvement du réseau RTE-T central pour les voies navigables intérieures⁸¹. Cependant, l'un des principaux défis de la modernisation du secteur sera d'accroître le soutien financier à la transition vers une flotte à émission nulle.

Initiative phare 8 : Soutenir le secteur et les États membres dans la transition vers des bateaux à zéro émission

Afin de relever ce défi, un soutien au déploiement initial de bateaux à émission nulle et d'infrastructures de recharge/de ravitaillement connexes sera proposé dans le cadre du mécanisme de mixage pour les carburants alternatifs et en vertu du programme de travail pour la période 2021-2023 du volet numérique du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Si possible, le financement au titre du volet numérique du MIE pourrait être combiné à d'autres sources de financement pour parvenir à une plus grande incidence. De plus, **la Commission contribuera⁸² aux efforts des parties prenantes et des États membres en vue de la création d'un fonds destiné à compléter les instruments financiers européens et nationaux pour le déploiement de bateaux à émission nulle⁸³**. L'essentiel est de veiller, autant que faire se peut, à ce que les exploitants de bateaux plus petits puissent combiner leurs projets afin de bénéficier de conditions de financement attractives.

⁸⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223&langId=fr>. La stratégie européenne en matière de compétences est un plan quinquennal, Socle européen des droits sociaux.

⁸¹ Estimations des plans de travaux des coordinateurs des corridors européens.

⁸² Projet d'action de coordination et de soutien « Platina 3 » d'Horizon 2020.

⁸³ Par exemple, toute initiative des États membres concernés en vue de recourir aux fonds de réserve créés à cette fin en vertu du règlement (UE) n° 718/1999 [...].

Dotée d'un budget total de 672,5 milliards d'euros, la facilité pour la reprise et la résilience⁸⁴ peut bénéficier à tous les secteurs de l'économie de l'UE, y compris le transport par voies navigables intérieures. Le transport par voies navigables intérieures a également été durement touché par la crise de la COVID-19. En conséquence, la Commission a apporté son soutien aux États membres qui ont inclus les investissements dans le transport par voies navigables intérieures à émission nulle dans leurs plans pour la reprise et la résilience.

Pour la période 2021-2027, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe disposera d'un budget de 21,8 milliards d'euros pour soutenir la finalisation d'un réseau RTE-T interconnecté, multimodal, durable, interopérable, intelligent, sûr et sécurisé, renforçant la cohésion sociale, économique, environnementale et territoriale au sein de l'Union⁸⁵. Le programme ciblera avec efficacité la modernisation des infrastructures du RTE-T pour le transport par voies navigables, notamment en soutenant le déploiement des SIF, un réseau d'infrastructures pour carburants alternatifs ou les plateformes multimodales dans les ports intérieurs le long du réseau RTE-T.

Assorti d'une garantie de 26,2 milliards d'euros, InvestEU, et tout particulièrement son volet « Infrastructures durables », bénéficiera également au secteur du transport par voies navigables intérieures, y compris aux exploitants de PME, en stimulant les investissements privés dans les infrastructures de transports durables et les bateaux à zéro émission. Le Fonds pour l'innovation renforcé résultant de la révision du système d'échange de quotas d'émission incitera davantage à l'innovation et à la recherche dans le transport par voie d'eau, ainsi qu'au déploiement de bateaux à zéro émission. De même, le programme LIFE continuera d'offrir des possibilités de financement dans les voies navigables intérieures, en accordant une importance toute particulière à la qualité de l'air et de l'eau⁸⁶, à la biodiversité et à l'utilisation plus rationnelle des ressources. Enfin, le programme Horizon Europe continuera d'apporter son concours aux projets innovants sur les infrastructures et les flottes du transport par voies navigables intérieures, en soutien à la numérisation et à la décarbonation.

Enfin, l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie de l'UE⁸⁷ reconnaît le potentiel des modes de transport à faible teneur en carbone, tels que les voies navigables intérieures, pour contribuer au transfert modal. La Commission fixera dès lors des critères d'examen technique pertinents pour déterminer dans quelles conditions l'ensemble des infrastructures des voies navigables intérieures contribuent à l'atténuation du changement climatique, dans le but d'orienter les acteurs du marché dans leurs décisions d'investissement.

4. Gouvernance

Les principales structures de gouvernance compétentes pour le secteur du transport par voies navigables intérieures de l'UE sont l'Union européenne, la CCNR⁸⁸, la Commission du Danube⁸⁹, et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU)⁹⁰. Depuis plus d'un siècle, les commissions fluviales internationales, telles que la CCNR ou la

⁸⁴ Les États membres de l'UE et le Parlement européen ont adopté un plan de relance inédit en vue de relancer l'économie européenne. Il comprend une enveloppe de 1 100 milliards d'euros pour la nouvelle période de programmation, ainsi que 750 milliards d'euros pour un nouvel instrument de relance, NextGenerationEU. La facilité pour la reprise et la résilience constituera le pilier central de NextGenerationEU.

⁸⁵ Une méthode de suivi du MIE/RTE-T en faveur d'un air pur a été conçue, au titre de laquelle le mode de transport par voies navigables intérieures se voit attribuer un marqueur de Rio de 40 %.

⁸⁶ Des projets pilotes et de démonstration de bateaux conformes au règlement (UE) 2016/1628 pour le transport par voies navigables intérieures seront possibles en application du programme LIFE, car la qualité de l'air sera un sujet prioritaire dans le sous-programme LIFE pour l'environnement pour la période 2021-2027.

⁸⁷ Considérant 34 de l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie.

⁸⁸ [...] <https://ccr-zkr.org/>.

⁸⁹ [...] <https://www.danubecommission.org/dc/fr/commission-du-danube/>.

⁹⁰ <https://unece.org/transport/inland-water-transport>.

Commission du Danube, ont permis la liberté de navigation dans leurs bassins respectifs, y compris avec les pays tiers⁹¹.

Cette structure de gouvernance est complexe et sa simplification pourrait conduire à une plus grande harmonisation des politiques de l'UE et réduire la charge administrative au niveau de l'UE et des États membres, ce qui permettrait d'accroître l'efficacité du secteur. **La Commission européenne continuera de travailler avec la CCNR, la Commission du Danube et le secrétariat permanent de la Communauté des transports pour garantir, le cas échéant, la coordination entre les politiques de l'UE et les politiques de ces organisations internationales et indiquer les possibilités de soutien dans le cadre du MIE.**

Institué en 2015, le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)⁹² a contribué à harmoniser le marché intérieur grâce à l'élaboration de normes techniques pour les bateaux et les équipages. **Tandis que le CESNI continuera à concevoir des normes techniques**, les différents groupes d'experts des États membres et des parties prenantes mis sur pied par la Commission en 2017 devraient renforcer et améliorer le cadre de gouvernance.

La Commission continuera de soutenir le CESNI dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe afin d'élaborer des normes techniques européennes harmonisées pour le transport par voies navigables intérieures.

Enfin, l'une des six priorités⁹³ de la Commission actuelle est de rendre l'Europe plus forte sur la scène internationale. La Commission poursuivra dès lors sa coopération avec les principaux partenaires et voisins afin d'améliorer les liaisons de connectivité, ouvrir de nouveaux débouchés commerciaux et promouvoir des normes élevées de sûreté et de sécurité par l'intermédiaire d'organisations internationales. La coopération et la coordination avec les pays des Balkans occidentaux par l'intermédiaire de la Communauté des transports, ainsi qu'avec l'Ukraine et la Moldavie, sont cruciales pour la mise en œuvre de ce programme, tout particulièrement dans le contexte du marché commun régional.

5. Conclusion

Le pacte vert pour l'Europe et la stratégie de mobilité durable et intelligente énoncent clairement les objectifs visant à renforcer le rôle du transport par voies navigables intérieures et à rendre tous les modes de transport plus durables, conformément aux objectifs de neutralité climatique et de pollution zéro de l'UE. L'ambition d'accroître substantiellement la part du transport de marchandises par voies navigables intérieures et d'augmenter considérablement la capacité de ces voies dans les prochaines années requiert des mesures décisives nécessitant une transformation fondamentale du secteur. NAIADES III ouvre la voie vers cette transformation, en répondant aux ambitions de la transition écologique et numérique du secteur, tout en offrant des emplois attrayants et durables. La Commission poursuivra sa collaboration étroite avec les États membres, les parties prenantes et les organisations internationales actives dans le secteur de la navigation intérieure afin d'atteindre ces objectifs ambitieux mais cruciaux pour le secteur et de contribuer à sa viabilité, sa croissance et sa résilience sur le long terme.

⁹¹ La Suisse pour la CCNR ; l'Ukraine, la Moldavie, la Russie et la Serbie pour la Commission du Danube.

⁹² Ses membres sont les membres de la CCNR, les États membres de l'UE, ainsi que d'autres représentants d'organisations internationales et de parties prenantes dans le domaine de la navigation fluviale en Europe.

⁹³ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024_fr.

Annexe II

Plan d'action (annexe à la communication de la Commission européenne)

TRANSFERER UNE PLUS GRANDE PARTIE DU TRAFIC MARCHANDISES VERS LES VOIES NAVIGABLES INTERIEURES

1.	Soutien continu en faveur des infrastructures innovantes et du déploiement dans le cadre d'Horizon Europe et du MIE	À compter de 2021
2.	Révision du règlement RTE-T – exigences en matière de transport par voies navigables intérieures et rôle des coordinateurs	2021
3.	Déploiement de systèmes d'information et d'exploitation numériques interdisciplinaires pour la gestion des eaux et des voies navigables dans le cadre du MIE	À compter de 2022
4.	Plan(s) d'urgence pour les crises dans le secteur des transports	2022
5.	Réexamen du cadre réglementaire pour le transport intermodal, y compris la directive sur le transport combiné	2022
6.	Publication de lignes directrices à l'intention des exploitants et des plateformes au sujet de l'information des utilisateurs sur l'empreinte carbone de leurs livraisons et sur l'offre de choix de livraison durables	2023
7.	Réexamen de la législation relative à l'accès au marché du transport par voies navigables intérieures	2022
8.	Évaluation de la directive (UE) 2016/1629 sur les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure	2022

VERS UN TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES INTERIEURES A EMISSION NULLE

9.	Actions spécifiques découlant de la mission sur la santé des océans, des mers et des eaux côtières et intérieures et du partenariat pour un transport par voie d'eau à émission nulle/partnership pour l'hydrogène propre	À compter de 2021
10.	Soutien au titre du MIE pour le déploiement de bateaux de navigation intérieure à émission nulle	À compter de 2021
11.	Dans le cadre du projet « Platina 3 » d'Horizon 2020, faciliter l'élaboration d'une méthode européenne d'indice énergétique pour contrôler les niveaux d'intensité de carbone des bateaux de navigation intérieure	2022
12.	Évaluer la procédure d'octroi de dérogations dans le cadre de la directive (UE) 2016/1629 pour encourager la navigation sur les voies d'eau de l'UE de bateaux à émission nulle	2023
13.	Analyse visant à évaluer la nécessité de prendre des mesures pour la promotion des bateaux à émissions de carbone faibles ou nulles	2025
14.	Révision des lignes directrices sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires – intégration éventuelle du TVNI et possibilité d'exemption par catégories d'aide pour la coordination des transports	De 2021 à 2023
15.	Révision des lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie, ainsi que du cadre pour les aides d'État à la recherche, au développement et à l'innovation	2021

16.	Document d'orientation technique pour la prise en compte de la résilience au changement climatique dans les projets d'infrastructure pour la période 2021-2027	2021
17.	Étude en faveur de l'écologisation des ports intérieurs	2021
18.	Révision de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et présentation d'un plan de déploiement assorti de possibilités et d'exigences en matière de financement	2021
19.	Demande de normes harmonisées pour les infrastructures pour carburants alternatifs pour les voies navigables intérieures et les ports intérieurs à l'organisation européenne de normalisation	2021
20.	Soutien continu aux infrastructures pour carburants innovants et alternatifs et déploiement dans le cadre d'Horizon Europe et du MIE	À compter de 2021
21.	Évaluation des besoins en matière d'infrastructures de réception des déchets et d'installations de dégazage	2024
22.	Révision du règlement délégué (UE) 2017/1926 relatif aux services d'informations sur les déplacements multimodaux avec l'inclusion du transport par voies navigables intérieures	2022

TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES INTERIEURES INTELLIGENT

23.	Révision de la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale harmonisés	2022
24.	Assistance technique pour une structure opérationnelle permanente pour un point d'accès unique aux services d'information des corridors fondés sur les SIF	2024
25.	Vision intégrée et concrète pour la transformation numérique des modèles d'entreprise et des processus commerciaux actuels liés au trafic et aux transports dans le secteur	2023
26.	Projet d'assistance technique du MIE visant à renforcer la coopération entre le public et le privé dans le transport par voies navigables intérieures et faciliter la mise en œuvre de la vision de numérisation	2023
27.	Facilitation de la conception, de la démonstration et du déploiement de concepts de transport intelligent holistiques pour l'intégration numérique du transport par voies navigables intérieures dans la chaîne d'approvisionnement synchromodale, y compris les SIF, dans le cadre d'Horizon Europe et du MIE	À compter de 2022

VERS DES EMPLOIS PLUS ATTRACTIFS ET DURABLES DANS LE TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES INTERIEURES

28.	Diffusion régulière d'informations sur la structure du marché du travail par le biais de l'observatoire du marché du transport par voies navigables intérieures	À compter de 2022
29.	Évaluation de la législation sociale dans le contexte du bilan de qualité concernant l'accès au marché	2023
30.	Proposition de mesures relatives aux outils numériques pour l'enregistrement et l'échange d'informations sur les équipages et les bateaux de navigation intérieure	2021
31.	Proposition de mesures concernant les exigences en matière d'équipage dans l'UE pour la navigation fluviale	2024
32.	Demande d'élaboration de normes relatives aux compétences pour les opérations utilisant des carburants alternatifs et pour l'exploitation de bateaux respectueux de l'environnement et efficaces (éco-navigation)	2022

FINANCEMENT

- | | | |
|-----|---|------|
| 33. | Facilitation des efforts des parties prenantes et des États membres pour créer un fonds destiné à compléter les instruments financiers européens et nationaux | 2024 |
|-----|---|------|
-

GOUVERNANCE

- | | | |
|-----|--|-------------------|
| 34. | Soutien au CESNI grâce à l'assistance technique du MIE pour l'élaboration de normes techniques pour le transport par voies navigables intérieures | 2022 |
| 35. | Soutien à la CCNR et à la Commission du Danube pour garantir, le cas échéant, la coordination entre les politiques de l'UE et les politiques des organisations internationales respectives | À compter de 2022 |
-