



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

Genève, 4-6 octobre 2017

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Échange d'informations sur les mesures visant
à promouvoir le transport par voies navigables****Évolution de la politique des transports par voie navigable
dans l'Union européenne et activités du Comité européen
pour l'élaboration de standards dans le domaine
de la navigation intérieure (CESNI)****Communication de la Commission européenne et du Comité européen
pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation
intérieure (CESNI)*****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis dans le cadre du module 5, Transport par voie navigable, paragraphe 5.1, du programme de travail pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session, le 26 février 2016.
2. Le Groupe de travail des transports par voie navigable pourrait prendre note des informations présentées ci-dessous, telles que communiquées par la Commission européenne et le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

* Le présent document est soumis après la date prévue pour que l'information la plus récente puisse y figurer.



II. Politique de l'Union européenne en matière de transport par voie navigable

A. Contexte économique

3. La stratégie à long terme de l'Union européenne (UE) en matière de transports consiste à encourager un transfert modal vers le rail et les voies navigables¹. L'objectif est le report vers le rail et les voies navigables de 50 % du trafic routier interurbain à moyenne distance de voyageurs et de marchandises actuel, dans le but de diminuer de 60 % les émissions dues aux transports d'ici au milieu du siècle.

4. Bien que relativement modeste, la navigation intérieure joue un rôle très important dans le secteur des transports de l'UE. Ainsi, en 2016 : le volume des marchandises transportées par voie fluviale s'élevait à près de 145 milliards de tonnes-kilomètres ; le volume des marchandises transportées en conteneurs par voie navigable atteignait 15 milliards de tonnes-kilomètres ; en ce qui concerne le transport de voyageurs, également en augmentation constante, 1,36 million de personnes ont été transportées par les 335 navires de croisière naviguant sur le Rhin, le Danube, la Seine, l'Elbe, le Rhône et les autres cours d'eau².

B. La Communication sur le programme NAIADES II

5. La Communication sur le programme NAIADES II définit le programme d'action de l'Union européenne dans le domaine du transport par voies navigables intérieures pour la période 2014-2020, dans lequel figurent les grands domaines d'action suivants :

- i) Les infrastructures ;
- ii) L'innovation ;
- iii) Le fonctionnement du marché unique ;
- iv) Les performances environnementales ;
- v) Le facteur humain ;
- vi) L'intégration dans les chaînes logistiques multimodales.

6. Dans le premier domaine d'action, celui des infrastructures, la nouveauté la plus importante est l'adoption d'une approche intégrée en matière de planification et de mise en œuvre des projets relatifs aux voies de navigation intérieure dans les corridors du réseau central de transport RTE-T³. Cette approche bénéficie d'un financement spécifique et d'un instrument de financement propre, le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, ainsi que de l'appui des Fonds structurels, du Fonds de cohésion et du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSI)⁴.

7. Le programme NAIADES II a pour objectif d'accroître la participation du secteur privé à la recherche, au développement et à l'innovation dans le cadre d'Horizon 2020. Les priorités de ce secteur sont : a) la mise au point de nouveaux modes de propulsion moins polluants ; b) une intégration multimodale reposant sur la numérisation ; c) des solutions logistiques avancées ; d) le renforcement du facteur humain. À cet égard, la mise en place de normes d'émission améliorées pour les nouveaux moteurs des bateaux de navigation intérieure à l'horizon 2019-2020 représente un progrès important.

¹ Disponible à l'adresse suivante : https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.

² Le rapport d'observation du marché est disponible à l'adresse suivante : www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om17_II_en.pdf ; on trouvera des informations plus détaillées dans le document ECE/TRANS/SC.3/2017/1.

³ Le réseau transeuropéen de transport fait l'objet du Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil en date du 11 décembre 2013.

⁴ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/FR/COM-2017-327-F1-FR-MAIN-PART-1.PDF>.

8. Dans l'Union européenne, le marché de la navigation intérieure est pleinement libéralisé mais certaines règles sont toujours fixées au niveau régional ou au niveau des États membres. Dans ce domaine, l'absence d'harmonisation peut faire obstacle au fonctionnement du marché intérieur. L'adoption de la directive (UE) 1629/2016, qui renforce le rôle du CESNI, représente une importante amélioration.

9. L'adoption prochaine, en 2017, d'une directive sur la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure, débouchera sur une rationalisation et une modernisation et améliorera la reconnaissance des travailleurs qualifiés du secteur, contribuant ainsi à l'instauration d'un marché intérieur plus équitable et plus développé.

10. En mettant l'accent sur l'intégration des flux d'informations, la Commission européenne compte engager une évaluation de la mise en œuvre de la directive 2005/44/CE relative à l'harmonisation des services d'information fluviale (SIF) afin d'établir le bilan des progrès réalisés dans ce domaine, de déterminer de nouveaux axes d'amélioration et d'envisager les moyens de faciliter l'adaptation des normes techniques aux progrès techniques de façon dynamique.

C. Mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport en 2014-2015

11. Il est dit, dans le Rapport de la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et Social européen et au Comité des régions sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du RTE-T en 2014 et 2015⁵, que selon le système d'information TENtec, le niveau actuel de mise en œuvre des infrastructures des réseaux transeuropéens de transport pour ce qui est de leur conformité avec les exigences du règlement RTE-T atteint entre 75 % et 100 % pour la moitié des indicateurs actuellement disponibles.

12. Les voies navigables sont presque entièrement conformes aux exigences de la classe CEMT⁶ IV et le sont également dans une bonne mesure en ce qui concerne la mise en œuvre des SIF, tandis que le niveau de conformité avec le critère de tirant d'eau autorisé est toujours inférieur à 75 %. Tous les ports maritimes sont connectés au rail, mais la connexion des ports aux voies navigables de classe CEMT IV est loin d'être conforme.

13. Au cours de la période 2014-2016, les études portant sur les corridors du réseau central de transport RTE-T ont permis de mettre au point une série d'indicateurs clefs de performance permettant de mesurer l'évolution des corridors au fil du temps et de vérifier leur niveau de conformité avec les normes de qualité des infrastructures énoncées dans le règlement RTE-T. Le tableau ci-dessous présente les indicateurs clefs de performance du transport par voies navigables intérieures pour le transport de marchandises (en pourcentage de la valeur cible).

<i>Indicateurs clefs de performance</i>	<i>Mode de calcul</i>	<i>Valeur cible*</i>	
		<i>En 2015</i>	
Exigences de la classe CEMT IV	Longueur de voies navigables classées au minimum en classe CEMT IV, en proportion (%) des km de réseau de voies navigables	100	95,4
Tirant d'eau autorisé (2,5 m au minimum)	Km de réseau de voies navigables pouvant accueillir un navire d'un tirant d'eau de 2,5 m, en proportion (%) des km de sections de voies navigables	100	68
Hauteur autorisée sous les ponts (5,25 m au minimum)	Km de réseau de voies navigables avec distance verticale d'au moins 5,25 m sous les ponts, en proportion (%) des km de sections de voies navigables	100	Sans objet

⁵ Disponible à l'adresse suivante : <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/FR/COM-2017-327-F1-FR-MAIN-PART-1.PDF>.

⁶ Conférence européenne des ministres des transports.

<i>Indicateurs clefs de performance</i>	<i>Mode de calcul</i>	<i>Valeur cible* En 2015</i>	
Mise en œuvre des SIF	Km de réseau de voies navigables sur lesquels les exigences techniques minimales de la directive SIF sont respectées, en proportion (%) des km de sections de voies navigables	100	79,6

* La date limite a été fixée à 2030 pour le réseau central et à 2050 pour le réseau global.

14. Les appels à propositions successifs du MIE (2014, 2015, 2016 et 2017) ont mis l'accent sur le financement des infrastructures des projets de navigation intérieure. Les projets soutenus visent à faciliter la connexion des régions industrielles aux zones urbaines et à les relier aux ports, à moderniser les ports intérieurs en tant que points d'interconnexion entre les voies navigables intérieures et les autres modes de transport et à promouvoir les SIF et les activités connexes⁷.

15. Les Fonds structurels et les Fonds d'investissement pour le développement régional ont également permis de soutenir des projets de navigation intérieure. À cet égard, la stratégie européenne pour la région du Danube appuie les initiatives de coopération transfrontière bilatérale avec les pays voisins de l'UE telles que le programme transnational INTERREG pour le Danube⁸.

16. Les directives du RTE-T spécifient que les voies d'eau des corridors du réseau central RTE-T doivent assurer durablement des « conditions de navigation satisfaisantes » tout en respectant les normes environnementales. Dans ces directives, une attention particulière est en outre accordée aux cours d'eau à courant libre qui, parce qu'ils sont proches de leur état naturel, doivent faire l'objet de mesures spécifiques. La Commission européenne a lancé une étude sur la notion de conditions de navigation satisfaisantes dans le but fournir des orientations pratiques aux autorités, aux gestionnaires d'infrastructure et à l'ensemble des parties prenantes⁹.

D. Horizon 2020 : projet de programme pour la période 2018-2020

17. Horizon 2020, principal programme de financement de la recherche et de l'innovation de l'Union européenne est doté d'un budget de près de 80 milliards d'euros pour une période de sept ans (2014-2020). Horizon 2020 est axé sur les travaux de recherche et les études de tendances socioéconomiques et comportementales et sur les activités de prospective destinées à l'élaboration des politiques. L'objectif est de favoriser une amélioration des politiques qui aura nécessairement pour effet de promouvoir l'innovation et d'apporter une réponse aux problèmes posés par les transports et les besoins sociétaux associés.

18. Un montant de 6,339 milliards d'euros est alloué, pour la période 2014-2020, à la réalisation de quatre grands objectifs visant à relever le « défi des transports ». Des activités spécifiques à chacun de ces objectifs concourent à leur concrétisation.

19. Le volet « transports intelligents, verts et intégrés » du sous-programme consacré aux transports comporte trois axes assortis de trois appels à propositions portant respectivement sur a) la mobilité au service de la croissance, b) les véhicules non polluants et c) les petites entreprises et l'accélération de l'innovation au service des transports. Le projet « Prominent » (« Promouvoir l'innovation dans le secteur du transport par voies navigables intérieures » – Promoting Innovation in the Inland Waterways Transport Sector) est l'un des programmes financés dans le cadre d'Horizon 2020 pour la période 2014-2017. Il met l'accent sur la transition vers une flotte efficace et non polluante, la certification et le contrôle en matière d'émissions et l'harmonisation et la modernisation des normes relatives

⁷ On trouvera la liste des projets soutenus par le MIE à l'adresse suivante : <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-transport-mode/water>.

⁸ www.interreg-danube.eu/.

⁹ ECE/TRANS/SC.3/2017/2.

aux qualifications professionnelles¹⁰. Le programme de travail défini dans le cadre d'Horizon 2020 pour la période 2018-2020, qui est déjà disponible¹¹, sera adopté le 27 octobre 2017. Il prévoit entre autres des appels à propositions portant sur la sobriété en carbone et le transport durable, la viabilité des infrastructures, les innovations dans la conception des navires et les bateaux autonomes.

E. La numérisation dans le transport par voies navigables intérieures

20. La Commission européenne met au point et gère différents outils et projets visant à favoriser la numérisation dans ce secteur. Certains d'entre eux sont mentionnés ci-dessous.

21. Grâce aux bases de données de TENtec, qui sont alimentées par des informations émanant des États membres de l'UE, la Commission européenne a les moyens de cerner les questions sensibles, de repérer les « goulets d'étranglement » en matière de transports et de mettre au jour les problèmes liés à l'interopérabilité transfrontalière. TENtec fournit des informations sur les corridors, le réseau central et le réseau global. En ce qui concerne la navigation intérieure, seules les données relatives aux couloirs du réseau central sont disponibles. Les campagnes de collecte de données lancées en 2015 et en 2016 en vue d'améliorer la qualité des données et d'étoffer TENtec porteront leurs fruits en 2017 et en 2018. Un portail TENtec à accès restreint faisant appel à un SIG est en cours d'élaboration. Il servira à faciliter la définition des politiques (méthode de coordination ouverte).

22. L'initiative relative à l'espace numérique de la navigation intérieure (DINA) a été lancée par la Commission européenne en 2015 dans le but de numériser les flux d'information relatifs au transport par voies navigables intérieures, afin de permettre une intégration harmonieuse dans les chaînes logistiques multimodales. Les initiatives DINA et DMN (initiative relative aux nœuds multimodaux numériques) visent à permettre la création d'un marché numérique unique pour la navigation intérieure. L'étape suivante sera une initiative de l'UE en faveur des outils numériques au service du transport par voies navigables intérieures.

23. Le Forum sur le numérique dans les transports et la logistique, que la Commission européenne a mis en place le 1^{er} juillet 2015, est une plateforme consultative constituée d'experts instituée aux fins de la coordination et de la coopération en vue de la poursuite de la numérisation dans le transport de marchandises et la logistique. Son rôle est de formuler des avis ou des recommandations et d'aider la Commission à définir une stratégie ou un plan de progression. Les activités du Forum portent en particulier sur :

- La définition et l'acceptation de documents de transport électroniques ;
- L'optimisation des flux de marchandises grâce à l'amélioration de l'utilisation des données et de leur échange ;
- Les formulations et/ou les normes permettant d'échanger les données de façon fluide ;
- Les aspects sociaux de la numérisation et les besoins en matière d'enseignement et de formation.

F. De nouveaux groupes d'experts

24. Les groupes d'experts de la Commission européenne sont des organes consultatifs que la Commission ou ses départements mettent en place pour bénéficier de conseils et de connaissances spécialisées dans le cadre de l'élaboration des politiques (élaboration de

¹⁰ <https://ec.europa.eu/inea/en/horizon-2020/projects/h2020-transport/waterborne/prominent>.

¹¹ <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/what-work-programme> ;
<https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/shaping-work-programme-2018-2020-societal-challenge-4-smart-green-and-integrated-transport>.

propositions législatives et d'initiatives stratégiques, mise en œuvre de la législation et des programmes et politiques de l'UE, etc.)¹².

25. En 2017, en collaboration avec les commissions fluviales et la CEE, la Commission européenne a créé les trois groupes d'experts suivants :

a) Le Groupe d'experts du transport par voies navigables (groupe de la mise en œuvre de NAIADES II) qui, à sa première réunion (26 juin 2017, Bruxelles), a examiné les principaux faits nouveaux touchant à la politique de l'UE pendant la période 2016-2017 et envisagé les priorités pour la période 2018-2020. À cette réunion, il a été question de la qualité des infrastructures, des innovations, du bon fonctionnement du transport par voies navigables intérieures, du projet de directive sur les qualifications professionnelles et de l'intégration du transport par voies navigables intérieures dans les chaînes logistiques multimodales ;

b) Le Groupe d'experts des questions sociales dans le domaine de la navigation intérieure qui, à sa première réunion (7 septembre 2017, Bruxelles) a examiné la future directive de l'UE sur la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure, dans laquelle il est question des actes délégués pour les normes du CESNI et de l'élaboration de l'acte délégué pour la base de données européenne sur les qualifications des équipages. Lors de cette réunion, un concept de l'UE sur les outils numériques visant à faciliter la législation en matière de transport par voies navigables intérieures et à assurer son application a également été présenté ;

c) Le Groupe d'experts des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, dont la première réunion se tiendra à Bruxelles le 13 octobre 2017. L'ordre du jour provisoire de cette réunion prévoit la présentation des travaux actuellement menés en vue de l'application de la directive (UE) 2016/1629, en particulier en ce qui concerne les actes délégués et les actes d'exécution concernant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure.

26. La Commission a prévu de mettre sur pied avant la fin de 2017 un quatrième groupe d'experts, qui travaillera sur l'initiative relative aux nœuds multimodaux numériques. Comme expliqué précédemment, cette initiative s'inscrit dans la stratégie de la Commission en vue de l'instauration d'un marché unique numérique et vise à promouvoir la numérisation dans le transport par voies navigables intérieures et l'interconnexion avec les autres modes de transport, afin de contribuer à l'amélioration de la compétitivité de ce secteur dans la chaîne d'approvisionnement multimodale.

III. Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)

27. En 2017, le CESNI a tenu deux réunions à Strasbourg (France), le 23 mars et le 6 juillet. La deuxième réunion a vu l'adoption :

a) D'un nouveau Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2017), qui a remplacé la version de 2015 ;

b) De l'édition 2017/2.0 du « Standard d'essai AIS intérieur », qui définit les exigences opérationnelles et de performance, les méthodes d'essai et les résultats exigés pour l'équipement AIS intérieur¹³.

28. À la deuxième réunion également, le statut d'observateur a été accordé à la Serbie. À sa troisième réunion, le 18 octobre 2017, le CESNI examinera la demande d'obtention du statut d'État observateur déposée par l'Ukraine, qui bénéficie d'un statut provisoire en vertu duquel il participe déjà aux réunions du Comité depuis 2016.

¹² Le registre des groupes d'experts de la Commission peut être consulté à l'adresse suivante : <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?Lang=FR>.

¹³ Système d'identification automatique.

29. En 2017, le Groupe de travail des qualifications professionnelles du CESNI s'est réuni successivement à Strasbourg, à Budapest et à Bruxelles (respectivement les 2 février, 11 mai et 6 septembre). Les participants à ces réunions ont :

a) Pris note d'une proposition tendant à définir les *compétences* professionnelles exigées des futurs bateliers, conducteurs et titulaires de certificats de capacité à exercer certaines fonctions (experts dans le domaine du gaz naturel liquéfié (GNL) et experts du transport de voyageurs et de marchandises par bateau) et d'autorisations spéciales de conduite (navigation au radar, navigation sur les voies navigables à caractère maritime et navigation sur un bateau utilisant du GNL comme combustible), d'un projet de critères d'aptitude médicale et d'un projet de normes pour l'utilisation des simulateurs ;

b) Échangé des vues sur le projet de directive de l'Union européenne sur la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure sur les bassins fluviaux européens, et ;

c) Tenu un débat sur les projets en cours ou envisagés dans ce domaine, en particulier les projets Danube Skills et Sector Skills Alliance.

30. En 2017, le Groupe de travail des prescriptions techniques du CESNI s'est réuni à Strasbourg les 21 et 22 février, du 27 au 29 juin et du 26 au 28 septembre. Au début de l'année 2017, il s'est essentiellement penché sur des questions devant prioritairement être réglées en vue de l'adoption de la norme ES-TRIN 2017, notamment les émissions des moteurs, les installations électriques, les bateaux traditionnels, les timoneries de hauteur réglable et le moratoire sur certaines dispositions transitoires. En juin et en septembre, le Groupe de travail a poursuivi ses travaux relatifs au moratoire sur les dispositions transitoires, aux défibrillateurs externes automatisés, aux systèmes de propulsion électriques (chap. 11 de la norme ES-TRIN) et aux installations de lutte contre l'incendie qui utilisent un agent extincteur sec formant un aérosol, ainsi que l'examen de projets novateurs concernant les bateaux utilisant des systèmes de propulsion à pile à combustible. Le 27 juin et le 26 septembre 2017, le Groupe de travail a tenu deux réunions spéciales respectivement consacrées aux systèmes électroniques et aux émissions imputables aux moteurs des bateaux de navigation intérieure existants.