

Bruxelles, le 15 novembre 2018
(OR. en)

13745/18

TRANS 489
MAR 156

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. préc.:	ST 12987/18 TRANS 442 MAR 142
Objet:	Conclusions du Conseil sur le transport par voies navigables intérieures – constatez son potentiel et faites-en la promotion! – Adoption

I. INTRODUCTION

1. Le transport par voies navigables intérieures est un mode de transport respectueux de l'environnement, qui offre des capacités déjà existantes pour réduire les encombrements sur les routes. La présidence autrichienne souhaite attirer l'attention sur les avantages présentés par les voies de navigation intérieures tout en mettant également l'accent sur les défis à relever.
2. Par conséquent, la présidence a décidé d'élaborer des conclusions du Conseil sur le potentiel de ce mode de transport.

II. TRAVAUX AU SEIN DES INSTANCES PRÉPARATOIRES DU CONSEIL

3. Sur la base d'une proposition préparée par la présidence, le groupe "Transports maritimes" a examiné et élaboré le texte du projet de conclusions lors de ses sessions du 25 septembre 2018 et du 9 octobre 2018.

III. CONCLUSION

4. Le Comité des représentants permanents est invité à examiner et à approuver le projet de conclusions, qui figure en annexe, et à le transmettre au Conseil TTE (Transports) le 3 décembre 2018 pour adoption.
-

PROJET
TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES - CONSTATEZ
SON POTENTIEL ET FAITES-EN LA PROMOTION!

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

RAPPELANT le rôle fondamental joué par les voies d'eau intérieures dans la réalisation des objectifs de la politique des transports de l'Union, qui est reconnu dans tous les principaux instruments stratégiques, y compris les instruments suivants:

- livre blanc: feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources¹;
- communication de la Commission intitulée "Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions"²;
- conclusions du Conseil européen sur l'accord de Paris sur le changement climatique³;
- conclusions du Conseil sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour les transports⁴;
- troisièmes plans de travail pour les coordinateurs européens sur le corridor Atlantique, le corridor mer Baltique-mer Adriatique, le corridor mer du Nord-mer Baltique, le corridor mer du Nord-Méditerranée, le corridor méditerranéen, le corridor orient/méditerranée orientale, le corridor rhin-alpin et le corridor Rhin-Danube;
- rapport à mi-parcours de la Commission sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du programme d'action NAIADES II pour la promotion du transport par voies navigables (couvrant la période 2014-2017)⁵; et
- document de travail des services de la Commission sur la transformation numérique du secteur de la navigation intérieure⁶.

¹ Doc. 8333/11 + ADD 1-3.

² Doc. 11333/16 + ADD 1 + ADD 2.

³ Conseil européen du 22 juin 2017.

⁴ Doc. 15053/17.

⁵ Doc. 12350/18.

⁶ Doc. 12342/18.

PRENANT NOTE des discussions tenues et des conclusions dégagées au sein des commissions fluviales, des enceintes internationales et du secteur, en vue de continuer à développer et à améliorer le transport par voies de navigation intérieures:

- déclarations ministérielles régionales au sein de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe⁷, de la Commission centrale pour la navigation du Rhin⁸ [et des États riverains du Danube⁹];
- déclaration du secteur des transports par voies navigables intérieures¹⁰.

SOULIGNANT que le transport par voies navigables intérieures devrait, lorsque cela est géographiquement réalisable, contribuer de manière significative à un système de transport multimodal efficace dans l'Union, mais que son plein potentiel n'est actuellement pas utilisé.

RAPPELANT dans ce contexte le potentiel du transport par voies de navigation intérieures pour la connexion des ports maritimes avec l'arrière-pays et l'approvisionnement de centres industriels importants et d'agglomérations urbaines, ainsi que pour le transport urbain de passagers.

RECONNAISSANT la contribution importante que le transport par voies de navigation intérieures pourrait apporter pour réduire les effets négatifs du transport, à la fois en déplaçant le transport de marchandises de la route pour permettre une utilisation plus efficace de l'énergie et une utilisation accrue des combustibles de substitution, afin de soutenir les efforts déployés pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris sur le changement climatique, ainsi qu'en réduisant les émissions sonores, les accidents et les embouteillages sur les routes sans étendre les surfaces occupées.

RAPPELANT le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 qui exige que les rivières, les canaux et les lacs soient entretenus de façon à conserver un bon niveau de navigation, tout en respectant le droit applicable en matière environnementale. SOULIGNANT dans ce contexte la disponibilité de capacités inutilisées sur les voies navigables avec des coûts d'infrastructure relativement faibles.

⁷ Adoptée lors de la Conférence ministérielle internationale sur le transport par voie navigable - la navigation intérieure dans un contexte mondial (Wrocław, le 18 avril 2018).

⁸ Adoptée lors du congrès de la CCNR pour marquer le 150^e anniversaire de la signature de l'Acte de Mannheim (Mannheim, le 17 octobre 2018).

⁹ Adoptée lors de la réunion des ministres des transports des États du Danube (Bruxelles, le 3 décembre 2018).

¹⁰ Adoptée par l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), l'Organisation européenne des bateliers (OEB) et Pro Danube International lors des entretiens d'affaires sur le Danube (Vienne, le 10 octobre 2018).

RAPPELANT qu'avec l'adoption de la directive (UE) 2017/2397¹¹, de la directive (UE) 2016/1629¹² et du règlement (UE) 2016/1628¹³, le cadre juridique a été révisé afin d'établir des règles harmonisées, d'adapter les dispositions aux progrès techniques, de rendre le secteur plus attrayant en particulier pour les jeunes et de promouvoir la mobilité de la main-d'œuvre.

SE FÉLICITANT des progrès réalisés pour améliorer la gouvernance européenne dans le domaine de la navigation intérieure, en particulier la création et le lancement réussi du Comité européen pour l'élaboration de standards communs dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), avec la participation active d'États observateurs, d'organisations internationales et de commissions fluviales, ainsi que d'entreprises du secteur.

SALUANT les résultats positifs des mesures prises dans le cadre du programme NAIADES II qui doit prendre fin en 2020,

RAPPELANT les discussions tenues sur les propositions concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport¹⁴ et la révision du mécanisme pour l'interconnexion en Europe¹⁵.

¹¹ Directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE.

¹² Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE.

¹³ Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE.

¹⁴ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport.

¹⁵ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014.

- (1) SOULIGNE que des mesures et un soutien supplémentaires sont nécessaires pour libérer le plein potentiel du transport par voies navigables intérieures en tant que système de transport efficace, sûr et durable et ouvrir la voie au développement de la performance environnementale de la flotte tout en préservant les avantages compétitifs du transport par voie navigable.
- (2) SOULIGNE qu'il est nécessaire de lancer un programme de suivi de NAIADES II d'ici la fin de 2020 au plus tard pour veiller à la continuité des mesures et INVITE la Commission à élaborer, en coopération avec les États membres, les commissions fluviales et d'autres parties prenantes concernées, un tel programme traitant des questions suivantes:
- entretien, réhabilitation et modernisation des infrastructures; y compris les ports;
 - stratégie de mise en œuvre pour la modernisation et le développement technologique de la flotte, en particulier en ce qui concerne la performance, l'efficacité et la sécurité environnementales;
 - développement des ressources humaines, y compris la formation et les qualifications;
 - maintien de conditions de concurrence équitables et de conditions sociales équitables au sein et au-delà des frontières de l'Union;
 - stratégie de mise en œuvre pour le passage au numérique (par exemple, prochaine génération de services d'information fluviale (SIF), certificats électroniques de l'Union, livrets de service, livres de bord et documents de transport électroniques);
 - mesures visant à améliorer la compétitivité du secteur et l'observation du marché;
 - intégration et interopérabilité avec d'autres modes de transport ainsi que recherche et développement dans le domaine de l'automatisation;
 - soutien de la coopération avec des instances et organisations internationales et dans le cadre d'activités intergouvernementales dans le domaine de la navigation intérieure.

- (3) NOTE que les projets Platina et Platina II du septième programme-cadre ont grandement facilité la mise en œuvre de NAIADES et de NAIADES II, et INVITE la Commission à continuer de faciliter des projets de coordination innovants afin de préserver la mise en œuvre du programme.
- (4) PREND ACTE des résultats des projets de recherche et de développement issus du septième programme-cadre et du programme Horizon 2020, dans le cadre desquels des concepts ont été spécialement établis pour l'écologisation des bateaux de navigation intérieure, et INDIQUE qu'il est nécessaire de continuer de mener des projets de recherche dans ce domaine et de disposer d'une stratégie de déploiement et de financement coordonnée pour la mise en œuvre des résultats de la recherche.
- (5) NOTE qu'un programme de suivi faciliterait également l'harmonisation de la mise en œuvre et de l'application du cadre juridique existant ainsi que l'élaboration d'un plus grand nombre de règles et de standards communs, notamment pour favoriser la poursuite de la modernisation et de l'innovation. CONSEILLE dans ce contexte de tirer parti de l'expertise et de l'expérience du CESNI non seulement en matière de prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et de qualifications professionnelles, mais également de technologies de l'information, y compris en ce qui concerne les SIF et d'autres aspects tels que la collecte au niveau européen de données concernant les accidents sur les voies de navigation intérieures afin, le cas échéant, d'améliorer les règles et les standards.
- (6) SOULIGNE qu'il importe de veiller à la disponibilité de moyens financiers appropriés, tels que des subventions, pour mettre en œuvre l'actuel programme d'action NAIADES II et le futur programme de suivi, sans préjudice des négociations en cours sur le prochain cadre financier pluriannuel.
-