

Bruxelles, le 18 novembre 2022
(OR. en)

13651/22

TRANS 648
MAR 188

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents
N° doc. préc.:	11895/4/22 REV 4
Objet:	Préparation de la session du Conseil "<u>Transport, télécommunications et énergie</u>" du 5 décembre 2022 Projet de conclusions du Conseil sur les "évolutions en cours dans le transport par voies navigables intérieures (NAIADES III)" – Approbation

I. INTRODUCTION

1. Le transport par voies navigables intérieures est un mode de transport durable et moins encombré qui peut jouer un rôle important dans les efforts déployés par l'Union pour décarboner le système de transport. La présidence tchèque souhaite attirer l'attention sur les avantages que présentent les voies navigables intérieures tout en mettant également l'accent sur les défis auxquels le secteur est confronté.
2. La présidence a décidé d'élaborer des conclusions du Conseil sur le potentiel de ce mode de transport et les évolutions qu'il connaît.

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 des 5, 12 et 26 septembre 2022 et du 3 octobre 2022.

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 5 décembre 2022 pour approbation.
-

**PROJET DE CONCLUSIONS DU CONSEIL SUR LES ÉVOLUTIONS EN COURS DANS
LE TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES (NAIADES III)**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

VU

- la communication de la Commission intitulée "Le pacte vert pour l'Europe"¹;
- la communication de la Commission intitulée "Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir"²;
- les conclusions du Conseil du 3 décembre 2018 intitulées "Transport par voies navigables intérieures - constatez son potentiel et faites-en la promotion!"³;
- les conclusions du Conseil du 5 juin 2020 sur "le secteur du transport par voie d'eau de l'UE – Perspectives d'avenir: vers un secteur du transport par voie d'eau de l'UE neutre en carbone, sans accident, automatisé et compétitif"⁴;
- la communication de la Commission intitulée "NAIADES III: Moderniser le transport par voies navigables intérieures en Europe en assurant sa pérennité"⁵;
- la communication de la Commission intitulée "Un plan d'urgence pour les transports"⁶;
- la communication de la Commission intitulée "Stratégie de l'UE en faveur de la biodiversité à l'horizon 2030"⁷;

¹ Doc. ST 15051/19 + ADD 1.

² Doc. ST 14012/20 + ADD 1.

³ Doc. ST 15144/18.

⁴ Doc. ST 8648/20.

⁵ Doc. ST 10214/1/21 REV 1.

⁶ Doc. ST 9490/1/22.

⁷ Doc. ST 8219/20 + ADD 1.

RAPPELANT le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil, qui établit le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, tout en INSISTANT sur l'importance que revêt l'atténuation des changements climatiques;

PRENANT ACTE des travaux en cours et des compétences de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), de la Commission du Danube, du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), de la Commission internationale pour le bassin de la Save, de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU), ainsi que d'autres organisations et structures internationales dans le secteur de la navigation intérieure, et de la stratégie de l'UE pour la région du Danube;

RAPPELANT que l'objectif du pacte vert pour l'Europe consiste à déplacer vers le rail et les voies navigables intérieures une part importante du fret intérieur acheminé par la route, et SALUANT l'objectif de la stratégie de mobilité durable et intelligente, qui est de développer les voies navigables intérieures le long des corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et dans les centres-villes où il est important d'écologiser la logistique du dernier kilomètre;

SE FÉLICITANT des discussions menées sur les propositions relatives à l'infrastructure pour carburants alternatifs et sur la révision des orientations pour le réseau transeuropéen de transport concernant le développement et l'amélioration des voies navigables intérieures, qui conduiront à un transport par voies navigables intérieures plus durable et plus résilient;

PRENANT NOTE de la version révisée du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour la période 2021-2027, ainsi que du programme Horizon Europe;

1. EST CONSCIENT de l'importance que revêt le transport par voies navigables intérieures dans la perspective d'une mobilité à émission nulle en tant que mode de transport durable et moins encombré, et INSISTE sur la nécessité de développer pleinement son potentiel de manière durable, en agissant concrètement et en prenant des mesures appropriées au niveau de l'Union comme des États membres, tout en garantissant sa compétitivité.
2. RECONNAÎT qu'il est nécessaire de prendre en compte les situations différentes dans les États membres en ce qui concerne le potentiel des voies navigables intérieures.
3. SOULIGNE qu'il importe d'élaborer des stratégies pour faire face à l'incidence du transport par voies navigables intérieures sur le changement climatique et l'environnement, et inversement, par des recherches spécifiques et des investissements correspondants.

4. EST CONSCIENT des effets marqués du changement climatique sur le transport par voies navigables intérieures, en particulier sur la navigabilité, les opérations et la gestion de l'eau, comme en témoignent les modifications du niveau des eaux souterraines, mais aussi les graves sécheresses et les périodes de fortes précipitations des dernières années, et INSISTE sur la nécessité d'améliorer la navigabilité en mettant en œuvre le principe de bon niveau de navigation conformément aux orientations pour le RTE-T.
5. RECONNAÎT le rôle essentiel que joue le transport par voies navigables intérieures dans la décongestion des agglomérations urbaines et dans le transport de marchandises lourdes et de grands volumes de matériaux de construction importants, ainsi que de produits agricoles, sidérurgiques, chimiques et énergétiques, y compris pour l'exportation de marchandises ukrainiennes via les corridors de solidarité, en particulier le Danube.
6. INSISTE sur la nécessité de remédier à tous les goulets d'étranglement qui subsistent en matière d'administration et d'infrastructure à court, moyen et long termes, tout en respectant le droit de l'environnement, afin d'accroître l'efficacité et les capacités du transport par voies navigables intérieures et de garantir la sécurité de la navigation en général.
7. MET L'ACCENT sur les éléments essentiels d'un transport par voies navigables intérieures efficace et sur la nécessité de poursuivre le développement et la coordination dans les domaines suivants:
 - le renouvellement de la flotte, selon les besoins, afin d'améliorer l'efficacité du transport, l'exploitation économique des navires de petite taille et, si possible, la mobilité à émission nulle, l'adaptation aux eaux peu profondes tout en tenant compte de la nécessité de décarboner les transports et de renforcer la résilience au changement climatique, la sécurité de la navigation en respectant et en protégeant les conditions environnementales locales de chacune des voies navigables intérieures;
 - des infrastructures fiables, durables et constamment bien entretenues, dotées d'une navigabilité suffisante et économiquement réalisable, en particulier en période d'étiage, garantissant des liaisons rapides vers d'autres modes de transport;
 - des lieux de travail sûrs et sécurisés pour les travailleurs, même dans des situations imprévues telles que la pandémie de COVID-19;
 - le passage au numérique pour soutenir le développement des éléments précités ainsi que l'automatisation, tout en prenant en considération l'efficacité énergétique et les équipements faciles à recycler.

8. SOUTIENT l'élaboration et l'adoption, par le CESNI, de standards concernant les exigences techniques, la qualification des membres d'équipage et les technologies de l'information, et RECOMMANDE en outre l'élaboration de normes techniques pour le recours à des combustibles de substitution, à des technologies durables et à émissions nulles et à l'automatisation, ainsi que de normes dans le domaine des qualifications professionnelles, dans le cadre des standards susmentionnés du CESNI.
9. SALUE les projets d'améliorations intelligentes et durables des transports et des ports de navigation intérieure. INVITE la Commission à présenter sa proposition de révision de la législation actuelle de l'Union dans le domaine des services d'information fluviale, tout en tenant compte des travaux effectués par le CESNI dans ce domaine et en envisageant une structure opérationnelle permanente pour un point d'accès unique, en vue d'améliorer l'harmonisation et l'interopérabilité, lorsque cela est possible sur le plan géographique, et aussi de soutenir la recherche sur la résilience aux changements climatiques et la navigation intelligente. CONSIDÈRE que les voies navigables intérieures et les ports sont une composante essentielle du transport multimodal et devraient donc être intégrés dans la révision de la directive sur les transports combinés. L'objectif devrait être de faire de la directive un outil efficace, soutenant les opérations de transport de fret multimodal, en mettant particulièrement l'accent sur les connexions transfrontalières sans discontinuité et l'interopérabilité, lorsque cela est possible sur le plan géographique, qui seraient encore renforcées par la numérisation du secteur du transport par voies navigables intérieures.
10. ENCOURAGE les États membres à poursuivre et intensifier leur coopération en ce qui concerne la mise en œuvre et l'exploitation harmonisées des services d'information fluviale, ainsi que la mise en œuvre du règlement concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (règlement eFTI), ce qui permettra une meilleure gestion des corridors.
11. EST CONSCIENT que le secteur du transport par voies navigables intérieures est confronté au défi du vieillissement de la main-d'œuvre et doit, par conséquent, encourager l'emploi d'une main-d'œuvre plus diversifiée et plus équilibrée en termes de représentation des femmes et des hommes et d'âge, ainsi que de personnes venant d'autres secteurs.
12. SOULIGNE la nécessité, pour les États membres et le secteur, d'agir afin de garantir la présence et la disponibilité d'un personnel qualifié dans le secteur et dans leurs administrations, également en alignant davantage l'éducation et les qualifications sur les transitions écologique et numérique et, partant, en les adaptant aux exigences futures du marché du travail.

13. ENCOURAGE les États membres à élaborer et mettre en œuvre des stratégies à long terme, tout en coordonnant les actions, si nécessaire, au sein du groupe d'experts NAIADES, et à s'appuyer sur les régimes d'aide nationaux pour atteindre les objectifs du plan d'action NAIADES III.
14. SOULIGNE le travail accompli au titre du projet PLATINA3⁸, dans le cadre du plan d'action NAIADES III, et ENCOURAGE la Commission à soutenir un projet PLATINA4 à partir de 2023.
15. SOULIGNE l'importance que revêtent des mesures réglementaires et financières appropriées, ainsi que les investissements privés et publics, tant au niveau de l'UE que des États membres, pour la mise en œuvre du plan d'action NAIADES III et pour le respect de la législation liée aux transports et aux ports de navigation intérieure, tout en maintenant des conditions de concurrence équitables. Compte tenu de l'augmentation rapide des coûts des matériaux et de l'énergie, il est essentiel de donner la priorité au financement de la recherche, de l'innovation et de la pérennisation du transport par voies navigables intérieures, en vue notamment de l'amélioration des infrastructures, mais aussi de l'innovation de la flotte et de la réduction des émissions.
16. ENCOURAGE la Commission à tenir compte de tous les éléments susmentionnés lors de l'élaboration de nouveaux appels à propositions au titre du MIE, d'Horizon Europe et d'autres instruments et programmes de l'Union.
17. SOULIGNE qu'une responsabilité incombe également au secteur privé pour ce qui est d'atteindre les objectifs concernant le transfert modal, la transition numérique, la protection du climat et l'adaptation au changement climatique et de contribuer à ces objectifs, et INVITE le secteur à intensifier son initiative à la lumière des évolutions actuelles.
18. EST CONSCIENT de l'importance que revêtent les mécanismes de coopération internationale existants et l'expertise des commissions de navigation fluviale pour la coordination transfrontalière du développement des infrastructures des voies navigables, ainsi que de leur rôle essentiel dans le développement des voies navigables intérieures pour tirer parti de tout leur potentiel.

⁸ <https://platina3.eu/>

19. ENCOURAGE la Commission, les États membres et les partenaires internationaux, tels que la CCNR, la Commission du Danube, la Commission internationale pour le bassin de la Save, la CEE-ONU et la stratégie de l'UE pour la région du Danube, à travailler de concert en vue d'améliorer la connectivité, d'assurer une navigation sans discontinuité et d'ouvrir de nouveaux débouchés commerciaux, et INVITE la Commission à assurer la coordination entre les politiques de l'Union et les politiques de ces partenaires internationaux.
-