

**Bruxelles, le 9 février 2026  
(OR. en)**

**6086/26  
ADD 1**

**TRANS 55  
MAR 20**

**NOTE DE TRANSMISSION**

---

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	29 janvier 2026
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2026) 28 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION RÉSUMÉ DU BILAN DE QUALITÉ relatif à l'accès au marché du transport par voies navigables intérieures

---

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2026) 28 final.

p.j.: SWD(2026) 28 final



Bruxelles, le 29.1.2026  
SWD(2026) 28 final

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**  
**RÉSUMÉ DU BILAN DE QUALITÉ**

**relatif à l'accès au marché du transport par voies navigables intérieures**

{SEC(2026) 50 final} - {SWD(2026) 27 final}

## 1. Introduction

Le présent bilan de qualité porte sur sept actes juridiques<sup>1</sup> régissant l'accès au marché intérieur du transport par voies navigables intérieures de l'UE et se fonde sur des activités de consultation des parties prenantes, des analyses de rapports d'observation du marché et des éléments probants relatifs à la mise en œuvre.

## 2. Résultats escomptés de l'intervention

Les actes juridiques relevant du champ d'application (ci-après le «cadre») visaient à transformer le marché du transport par voies navigables intérieures en un marché unique. Aux fins de l'évaluation, ils ont été classés en deux piliers. La **législation relevant du pilier 1**<sup>2</sup> visait à libéraliser la tarification, à supprimer les pratiques restrictives du marché et à remédier à la surcapacité. La **législation relevant du pilier 2**<sup>3</sup> était axée sur l'égalité d'accès au marché dans l'ensemble de l'UE et sur l'harmonisation des qualifications des transporteurs.

## 3. Conclusions

Le cadre a été **efficace** dans une large mesure.

En ce qui concerne son **efficience**, les informations recueillies ne permettent pas de tirer des conclusions solides. Néanmoins, les administrations des États membres apprécient la contribution du cadre à la compétitivité.

**Cohérence:** le cadre est généralement aligné sur les accords internationaux, tandis que la complexité de la gouvernance nécessite le lancement d'une procédure formelle de coordination<sup>4</sup> dans les cas où les actes juridiques des commissions fluviales relèvent de la compétence de l'UE. Cette complexité entraîne également des incohérences temporaires pour certaines règles. Un décalage terminologique avec la directive sur les qualifications professionnelles a été observé (approche fondée sur la connaissance par rapport à approche fondée sur les compétences). La cohérence externe est maintenue avec la directive sur les transports combinés et le règlement concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI), tandis qu'elle pourrait être améliorée par rapport au TFUE ainsi qu'entre les différents instruments juridiques dans le domaine du transport par voies navigables intérieures, notamment la directive sur les qualifications professionnelles en ce qui concerne les équipages. Enfin, il existe un manque de cohérence interne de la législation relevant du pilier 2 concernant le transport de passagers.

Les parties prenantes ont reconnu la **valeur ajoutée européenne** du cadre: un degré élevé d'harmonisation aboutissant à des conditions de concurrence équitables pour les entreprises,

---

<sup>1</sup> - Règlement (CEE) n° 11/1960, tel que modifié  
- Directive 87/540/CEE du Conseil,  
- Règlement (CEE) n° 2919/85 du Conseil  
- Règlement (CEE) n° 3921/91 du Conseil  
- Règlement (CE) n° 1356/96 du Conseil  
- Règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil, tel que modifié  
- Directive 96/75/CE du Conseil, telle que modifiée.

<sup>2</sup> Règlement (CEE) n° 11/1960 du Conseil, directive 96/75/CE du Conseil et règlement (CE) n° 718/199 du Conseil.

<sup>3</sup> Règlement (CEE) n° 2919/85 du Conseil, règlement (CEE) n° 3921/91 du Conseil, règlement (CE) n° 1356/96 du Conseil et directive 87/540/CEE du Conseil.

<sup>4</sup> Article 218, paragraphe 9, du TFUE.

ainsi qu'à une non-discrimination. En raison de sa forme juridique, la directive laisse une possibilité de divergences dans sa mise en œuvre.

Le cadre était et reste **pertinent** pour la réalisation du marché unique de l'UE et de la politique commune des transports — le maintien de ces réalisations implique qu'il demeure pertinent.

À titre de conclusion générale, la législation a été jugée adaptée à sa finalité.

#### **4. Enseignements tirés**

##### **Législation relevant du pilier 1**

Une référence dépassée, et désormais obsolète, dans le règlement (CEE) n° 11/1960 aux biens exemptés<sup>5</sup> pourrait nuire à la clarté juridique. La réduction de la charge administrative est en cours avec la mise en œuvre du règlement eFTI à partir de juillet 2027.

##### **Législation relevant du pilier 2**

Il n'existe pas de définition du terme «temporaire» dans la législation sur le cabotage.

L'introduction de documents numériques (pour les navires) pourrait encore améliorer l'efficacité et inciter le secteur à adopter des solutions dématérialisées. Il convient d'examiner les possibilités de simplification administrative grâce à la rationalisation des certificats<sup>6</sup>, dans la mesure du possible.

En ce qui concerne la mise en œuvre de la directive 87/540/CEE du Conseil, l'évaluation a révélé un potentiel de simplification grâce à l'introduction d'un modèle numérique de certificat des transporteurs à l'échelle de l'UE. Son annexe (contenant une liste d'exigences en matière de connaissances) pourrait être mise à jour et sa cohérence avec l'approche fondée sur les compétences de la directive sur les qualifications professionnelles pour l'équipage améliorée. Possibilité d'aligner le champ d'application des actes juridiques dans le cadre du pilier 2 (couverture des transporteurs de passagers pour la législation relative à l'accès à la profession).

Le système de suivi est faible, ce qui entrave l'analyse de l'efficacité. Il est recommandé de tirer parti des synergies entre les exigences en matière de surveillance et de présentation de rapports et d'autres actes législatifs et méthodes de collecte de données.

---

<sup>5</sup> L'article 1<sup>er</sup> du règlement (CEE) n° 11/1960 contient une référence aux annexes I et III du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier, qui est obsolète.

<sup>6</sup> Par exemple, au lieu du *document certifiant l'appartenance du bateau à la navigation du Rhin*, inclure les informations pertinentes relatives à la propriété du bateau dans le *certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure*. Les règlements existants le permettent déjà, si le *certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure* et le certificat d'immatriculation d'un bateau donné sont délivrés par le même État. Un groupe de travail du CESNI examine actuellement les modalités pratiques d'une telle approche.