**Suite donnée à la résolution non législative du Parlement européen intitulée «Vers un transport par voies navigables intérieures pérenne en Europe»**

**1.** **Rapporteure:** Caroline NAGTEGAAL (Renew/NL)

**2.** **Numéro de référence:** 2021/2015 (INI) / A9-0231/2021 / P9\_TA-PROV(2021)0367

**3.** **Date d'adoption de la résolution:** 14 septembre 2021

**4.** **Commission parlementaire compétente:** commission des transports et du tourisme (TRAN)

**5.** **Analyse/évaluation succincte de la résolution et des demandes qu’elle contient:**

Dans sa résolution, le Parlement demande à plusieurs reprises à la Commission de prendre des mesures pour promouvoir un secteur de la navigation intérieure plus écologique, plus durable et plus efficace.

En ce qui concerne le transfert modal des routes vers les voies navigables intérieures, le Parlement invite la Commission à s’appuyer sur le programme NAIADES existant pour un avenir plus écologique, plus durable, plus efficace, numérique et social pour le secteur. La résolution invite également la Commission à renforcer la surveillance des États membres dans l’achèvement du réseau central transeuropéen de transport (RTE-T) par voies navigables intérieures d’ici à 2030.

En ce qui concerne l’écologisation des voies navigables intérieures, le Parlement invite la Commission à élaborer une feuille de route pour parvenir à un secteur décarboné et à encourager l’utilisation d’instruments financiers pour encourager l’adoption de carburants et de technologies de substitution durables.

En appelant à une utilisation accrue des technologies numériques et automatisées dans le secteur, le Parlement souligne son importance et ses avantages: un environnement plus propre, une meilleure sécurité à bord et une plus grande efficacité énergétique. La résolution appelle également à une utilisation et une acceptation numériques harmonisées des documents électroniques des équipages et des navires, ainsi qu’à la mise en œuvre rapide du règlement sur les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI). Le Parlement invite la Commission à inclure les services spatiaux (dans les programmes Galileo, Copernicus et EGNOS) dans la révision de la directive STI (systèmes de transport intelligents) et à élaborer un plan d’action de l’Union pour les infrastructures numériques de transport multimodal.

En ce qui concerne l’éducation, la formation et les conditions de travail, le Parlement souligne la nécessité de rendre le secteur plus attrayant, en particulier pour les jeunes et les femmes, grâce à de meilleures conditions de travail, à la modernisation de l’éducation et de la formation, ainsi qu’à l’amélioration et à l’harmonisation des normes sociales et de sécurité.

En ce qui concerne le financement, le Parlement demande une utilisation accrue des fonds existants de l’Union [mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE), Horizon Europe, Fonds structurels et d’investissement européens (Fonds ESI) et facilité pour la reprise et la résilience (RRF)] pour l’écologisation et la numérisation du secteur de la navigation intérieure et invite la Commission à soutenir et à encourager l’adoption de carburants et de technologies de substitution durables. Le Parlement demande également la création d’un fonds européen spécifique pour les voies navigables intérieures.

En ce qui concerne la mobilité urbaine, le Parlement invite la Commission à encourager les États membres et les villes à inclure dans leur planification de la mobilité urbaine durable, dans la mesure du possible, des transports publics, une logistique urbaine et un transport local de marchandises par voie d’eau, ce mode de transport étant sûr, durable et efficace, et à améliorer la collecte de données sur la mobilité urbaine. Le Parlement invite également la Commission à inclure le transport par voie d’eau dans l’objectif de la stratégie pour une mobilité durable et intelligente, à savoir une meilleure utilisation des voies navigables dans les villes. Le Parlement invite enfin Commission à améliorer sa collecte de données sur la mobilité urbaine en ce qui concerne le transport de voyageurs et le fret par voie d’eau, et souligne le potentiel du transport par voies navigables intérieures pour le dernier kilomètre dans le domaine de la logistique urbaine durable.

**6.** **Réponse à ces demandes et aperçu des mesures que la Commission a prises ou envisage de prendre:**

Paragraphe 1

La communication NAIADES III, adoptée le 24 juin 2021, propose de nouvelles mesures et actions visant à contribuer à exploiter le potentiel du transport par voies navigables intérieures et à renforcer sa contribution à des transports durables, intelligents et résilients. Les principaux objectifs sont les suivants: accroître le fret sur les fleuves et canaux d’Europe, engager le secteur de manière irréversible sur la voie menant à l’adoption de barges à émissions nulles d’ici à 2050, s’appuyant sur un changement de paradigme en faveur d’une numérisation accrue et de mesures permettant au secteur de créer des emplois plus attrayants et plus durables. Le plan d’action contient également des mesures visant à faciliter le financement afin de soutenir la transition du secteur et d’améliorer sa gouvernance, conformément au pacte vert pour l’Europe et à la stratégie pour une mobilité durable et intelligente.

Paragraphe 2

Le financement au titre du MIE est principalement destiné aux opérations de transport. Les États membres sont les mieux à même de soutenir des installations adéquates et régulières en route pour les familles.

Paragraphe 3

NAIADES III prévoit d’apporter un soutien au Comité européen pour l’élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) en vue de poursuivre la normalisation du transport par voies navigables intérieures.

Paragraphe 4

NAIADES III est la réponse ambitieuse à l’objectif de la stratégie pour une mobilité durable et intelligente, qui est d’accroître le transfert modal vers le transport par voie navigable.

Paragraphes 6 et 7

La stratégie pour une mobilité durable et intelligente pose des jalons sur la voie à suivre par le système de transport européen pour atteindre les objectifs d’une mobilité durable, intelligente et résiliente. L’un des objectifs est que le transport par voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance augmente sa part de marché de 25 % d’ici 2030 et de 50 % d’ici 2050.

L’objectif du règlement (UE) n° 1315/2013 sur les orientations de l’Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (réseau RTE-T) est de contribuer à la création d’un espace européen unique des transports qui soit efficace et durable, augmente les avantages pour ses utilisateurs et favorise la croissance économique et la compétitivité. Le règlement établit des orientations pour le développement d'un réseau transeuropéen de transport comprenant une structure à deux niveaux composée du réseau global et du réseau central, ce dernier s'appuyant sur le réseau global. La Commission a l’intention de présenter une proposition de révision de ce règlement le 14 décembre 2021. L’objectif de la révision sera de rendre tous les modes de transport plus durables et de rendre les alternatives durables largement disponibles et mieux intégrées dans un système de transport multimodal.

La Commission partage pleinement l’avis du Parlement et invite instamment les États membres à achever le réseau central d’ici à 2030. Les fonds de l’UE, en particulier les fonds du MIE, peuvent certainement contribuer à la réalisation de cet objectif. Les coordonnateurs européens ont également joué un rôle déterminant en tant qu’ambassadeurs de la politique du RTE-T. La révision du RTE-T devrait renforcer le rôle des coordonnateurs européens. Ils devraient non seulement favoriser la fixation des priorités au niveau national, mais aussi faciliter le suivi des progrès réalisés sur le réseau RTE. Pour atteindre cet objectif, les plans de travail des coordonnateurs européens devraient servir à promouvoir la coopération entre toutes les parties prenantes concernées, à renforcer la complémentarité avec les actions des États membres et, en particulier, à fixer les étapes et les priorités en matière d’investissements.

Les voies navigables intérieures, en particulier les tronçons à courant libre, peuvent être fortement touchées par les conditions climatiques et météorologiques. Afin de garantir un trafic international fiable, tout en respectant l’hydromorphologie et la législation environnementale applicable, les exigences du RTE-T devraient mieux refléter l’hydromorphologie spécifique de chaque voie navigable ainsi que les objectifs des politiques en matière d’environnement et de biodiversité. La Commission envisagera, dans la proposition de révision du règlement RTE-T, une définition du bon état de navigation, probablement au niveau du bassin hydrographique ou du corridor fluvial. L’intention est de traduire l’obligation pour les États membres de permettre une navigation efficace, fiable et sûre en garantissant des exigences minimales en matière de voies navigables et des niveaux de service et en prévenant la détérioration de ces exigences minimales.

Il est également essentiel de promouvoir les bateaux à émission nulle et à faibles émissions et d’élaborer des mesures visant à améliorer les performances environnementales du transport par voies navigables intérieures conformément aux exigences applicables en vertu du droit de l’Union ou des accords internationaux afférents.

Paragraphe 11

La Commission évaluera la nécessité, dans le cadre de la révision du RTE-T, de définir des exigences techniques souples pour les infrastructures de transport par voies navigables intérieures afin de tenir compte du niveau d’eau le long du réseau RTE-T. Horizon Europe soutiendra également des projets de recherche en faveur d’infrastructures résilientes face au changement climatique.

Les États membres et la Commission reconnaissent de plus en plus de faibles niveaux d’eau dans les rivières comme un problème qui mérite une attention particulière. Les sécheresses extrêmes de ces dernières années, notamment en Europe centrale et occidentale, ont révélé l’ampleur des incidences, par exemple sur le transport de marchandises par voie maritime, le prélèvement d’eau douce pour la production d’eau potable, etc. Ce sujet est également à l’ordre du jour d’un nombre croissant d’organisations de bassins hydrographiques (transfrontières), comme celles du Rhin, de la Meuse et du Danube. Certaines d’entre elles ont commencé à élaborer des plans d’action pour les étiages. Le bassin fluvial est une échelle idéale pour la coordination transfrontière. La stratégie commune de mise en œuvre, dans le cadre de laquelle les États membres et la Commission collaborent pour mettre en œuvre la directive-cadre sur l’eau et la directive sur les inondations, contribuera également à assurer la coordination à l’échelle de l’UE.

Paragraphe 12

En ce qui concerne l’utilisation des données spatiales, la directive STI contient déjà des références à l’utilisation des infrastructures satellitaires pour fournir des informations de positionnement et de synchronisation, y compris dans son annexe II sur les principes applicables aux spécifications et au déploiement des STI, et aux programmes européens de radionavigation par satellite (EGNOS et Galileo).

Le prochain réexamen de la directive STI continuera à inclure ces références et tiendra compte de l’évolution de ces programmes.

**Écologisation du transport par voies navigables intérieures**

Paragraphe 14

La Commission convient que le secteur du transport par voie d’eau est confronté à d’importants défis en matière de déploiement et d’expansion de solutions neutres pour le climat. Dans le plan d’action NAIADES-III, la Commission s’est engagée à faciliter les solutions pour relever le défi de l’investissement (voir ci-dessous).

Le projet Platina III d’Horizon 2020 proposera une feuille de route pour la décarbonation du secteur de la navigation intérieure et examinera en particulier les moyens d’améliorer les conditions de financement pour l’investissement dans les technologies vertes dans le secteur de la navigation intérieure. 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.

Paragraphe 16

Le pacte vert pour l’Europe souligne que l’UE va «intensifier la production et le déploiement de carburants de substitution durables pour les transports», au moyen de propositions législatives visant à stimuler la production et l’adoption de carburants de substitution durables pour les différents modes de transport. Ces propositions ont été présentées le 14 juillet 2021 dans le cadre du paquet «Ajustement à l’objectif 55». Ce paquet comprend également la proposition de révision de la directive sur le déploiement d’une infrastructure pour carburants alternatifs et du règlement RTE-T en vue d’accélérer le déploiement de véhicules et de navires à émissions faibles ou nulles.

Le déploiement et l’utilisation accrus de carburants renouvelables et à faibles émissions de carbone doivent s’accompagner du déploiement d’infrastructures de recharge et de ravitaillement afin de permettre l’adoption généralisée de véhicules et de navires à émissions faibles ou nulles.

Outre la révision du cadre réglementaire, la Commission soutient également l’adoption de solutions à émissions nulles et à faibles émissions et l’utilisation de carburants renouvelables et à faibles émissions de carbone dans tous les modes de transport au moyen d’une série de programmes.

En particulier, la facilité relative à l’infrastructure pour carburants alternatifs au titre du mécanisme pour l’interconnexion en Europe soutiendra le déploiement d’une infrastructure pour carburants alternatifs le long du réseau RTE-T.

Cela viendra compléter d’autres programmes de financement, tels que la facilité pour la reprise et la résilience, les fonds de la politique de cohésion, InvestEU, Horizon Europe et le Fonds pour l’innovation, qui soutiennent tous l’objectif de parvenir à la neutralité climatique d’ici à 2050, tout en mettant l’accent sur différents aspects du déploiement des carburants de substitution et de technologies intéressantes.

Paragraphe 17

Le projet Platina III d’Horizon 2020 mettra au point une méthodologie pour un système d’étiquetage des bateaux de navigation intérieure. La Commission établira également un cadre de l’UE pour un système harmonisé de mesure des émissions dues à la logistique et au transport, qui pourrait ensuite servir à fournir aux entreprises et aux utilisateurs finaux des informations sur l’empreinte carbone de leurs choix, et contribuera à accroître la demande d’options plus durables, incluant à la fois les voies navigables intérieures et les services de transport maritime à courte distance, lorsque cela est possible.

Paragraphe 20

Le 14 juillet 2021, la Commission a adopté la proposition de règlement sur le déploiement d’une infrastructure pour carburants alternatifs dans l’UE, y compris les objectifs en matière d’approvisionnement électrique à quai dans les ports de navigation intérieure[[1]](#footnote-1). Conformément à l’article 10 de cette proposition, les États membres devront veiller aux aspects suivants: a) qu’au moins une installation assurant l’alimentation électrique à quai des bateaux de navigation intérieure soit déployée dans tous les ports de navigation intérieure du réseau central du RTE-T au plus tard le 1er janvier 2025; b) qu’au moins une installation assurant l’alimentation électrique à quai des bateaux de navigation intérieure soit déployée dans tous les ports de navigation intérieure du réseau global du RTE-T d’ici au 1er janvier 2030.

En outre, l’article 13 de la proposition prévoit que, au plus tard le 1er janvier 2024, chaque État membre élabore et transmette à la Commission un projet de cadre d’action national, comprenant un plan de déploiement pour les carburants de substitution dans le secteur de la navigation intérieure, en particulier pour l’hydrogène et l’électricité.

En ce qui concerne le financement, voir les commentaires aux paragraphes 43 et 49 ci-dessous.

**Transition numérique et navigation autonome**

Dans le plan d’action NAIADES III, la Commission s’est fixé comme objectif clair que, d’ici à 2030, le réseau européen de voies navigables intérieures puisse et doive être connecté autant que possible — également numériquement — à d’autres modes de transport, à commencer par le système d’information fluviale et d’autres initiatives visant à relier les voies navigables intérieures proprement dites.

Paragraphe 24

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

Paragraphe 25

La Commission, en coopération avec les États membres et les parties prenantes, est occupée à élaborer les actes délégués et les actes d’exécution pertinents, conformément aux délais fixés dans le règlement eFTI. La Commission présentera des définitions des données et des spécifications de mise en œuvre pour les autorités et les plateformes eFTI d’ici août 2023. Les États membres et le secteur privé ont jusqu’en août 2025 pour mettre leurs systèmes en place.

Paragraphe 26

La Commission reconnaît pleinement l’importance d’une meilleure intégration du transport par voies navigables intérieures dans l’ensemble de la chaîne logistique, dans l’intérêt à la fois du système de transport et des entreprises, ainsi que l’importance des données interconnectées et interopérables qui y figurent. Les prochaines révisions de la directive sur les transports intelligents, par exemple, examineront la nécessité de disposer d’outils pour préparer ce travail de base pour l’avenir, parallèlement aux travaux sur un espace européen commun des données relatives à la mobilité auquel les voies navigables intérieures sont connectées. Dans le cadre du forum sur le numérique dans les transports et la logistique (DTLF), la Commission œuvre également à la mise en place d’un cadre commun visant à favoriser l’interopérabilité dans le partage des données entre toutes les parties prenantes concernées et, en particulier, dans un environnement d’entreprise à entreprise. Ce cadre vise à créer les conditions nécessaires à la mise en réseau des plateformes de données et à répondre aux spécifications techniques, aux lignes directrices de mise en œuvre et à la structure de gouvernance nécessaires.

Paragraphe 27

La Commission convient qu’une vue d’ensemble des flux de marchandises et de conteneurs bénéficierait grandement à l’efficacité des opérations commerciales ainsi qu’à l’élaboration des politiques. Alors que les statistiques sur le transport de conteneurs par voies navigables intérieures sont publiées par Eurostat [[Inland waterways - statistics on container transport - Statistics Explained (europa.eu)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Inland_waterways_-_statistics_on_container_transport)], l’élaboration d’une telle vue d’ensemble n’est actuellement pas possible en raison de l’absence de statistiques sur les opérations intermodales et de données systématiques sur les flux de marchandises de leur point d’origine à leur destination, entre les différents modes. Un espace européen commun des données relatives à la mobilité, proposé dans une stratégie européenne pour les données, pourrait, à l’avenir, constituer un moyen de combler ce fossé en mettant en commun et en partageant les données des bases de données existantes et futures sur les transports et la mobilité, y compris l’analyse fondée sur les mégadonnées.

Paragraphe 28

Il est important, pour une meilleure intégration des voies navigables intérieures dans le système de transport, de mettre à disposition des données de plus en plus complètes sur les transports multimodaux et de créer un environnement propice au partage continu des données entre les pays et les modes de transport. D’une manière plus générale, la numérisation rendrait le système de transport et de logistique plus efficace, plus souple et plus résilient, tout en permettant d’optimiser la gestion des infrastructures, des actifs et des capacités. Plusieurs initiatives sont prévues à cet égard, notamment l’acte d’exécution sur les ensembles de données de forte valeur et la révision du règlement délégué sur les services d’information sur les déplacements multimodaux. En tant que partie intégrante du programme d’action NAIADES III, la prochaine révision des règles de l’UE relatives aux services d’information fluviale harmonisés (SIF) tiendra dûment compte de ces initiatives. Une attention particulière peut également être accordée aux travaux du forum numérique sur les transports et la logistique (DTLF) qui travaille sur un cadre commun visant à favoriser l’interopérabilité et à faciliter le partage des données entre tous les types d’acteurs de la chaîne d’approvisionnement. L’initiative «Espace des données relatives à la mobilité» devrait faciliter l’accès, le partage et la mise en commun des données provenant des bases de données et plateformes existantes et futures sur la mobilité et les transports, en rapprochant à terme les différentes initiatives. Elle contribuera à créer un plus grand nombre de données stratégiques sur les transports, ce qui permettra d’élargir la gamme d’applications, notamment pour le transport multimodal.

Paragraphe 30

La formation et le perfectionnement professionnel sont l’un des objectifs d’InvestEU [règlement (UE) 2021/523], qui comprend, en tant qu’indicateur de performance clé, le nombre de personnes ayant acquis de nouvelles compétences. Cet objectif est davantage défini et concrétisé dans les règlements délégués InvestEU. Les orientations en matière d’investissement [règlement délégué (UE) 2021/1078] visent notamment à développer et à renforcer les compétences nécessaires au bon fonctionnement des activités stratégiques et critiques (qui peuvent inclure les voies navigables intérieures conformément à la directive 2008/114/CE). En outre, le tableau de bord des opérations [règlement délégué (UE) 2021/5183] rend compte de cet objectif en matière de soutien à la formation, notamment en ce qui concerne la notation des opérations pour les petites et moyennes entreprises (PME).

La Commission lancera une étude concernant les 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.

**Ports à l’épreuve du temps — énergie et pôles circulaires**

La Commission reconnaît le rôle possible des ports intérieurs en tant qu’énergie propre et pôles circulaires, et encourage les synergies avec des initiatives telles que la stratégie pour l’hydrogène propre ou l’alliance pour les batteries, afin de tirer parti de ce potentiel. Comme expliqué ci-dessus en réponse au paragraphe 20, la Commission a proposé des objectifs pour l’approvisionnement en électricité à quai dans les ports des réseaux global et central de navigation intérieure. L’électrification des ports intérieurs, si elle est combinée à des projets dans les ports maritimes et d’autres grandes infrastructures, pourrait explorer des synergies avec le RTE-E.

Paragraphe 38

Dans le contexte du réseau RTE-T, des normes élevées en matière de transports «verts» seront compatibles avec le principe «ne pas causer de préjudice important», qui englobe également la transition vers l’économie circulaire.

La Commission convient du potentiel des voies navigables intérieures pour le transport de marchandises provenant de nouveaux marchés circulaires. Tout en soulignant que les ports intérieurs de l’UE sont couverts par la législation de l’Union en matière de déchets, la Commission reconnaît l’importance des infrastructures modernes pour permettre l’application de principes circulaires à l’ensemble du secteur du transport par voies navigables. Cela inclut des efforts de renforcement des capacités et de rénovation, le cas échéant, dans les ports et les navires de l’UE. La Commission confirme que des fonds de l’UE sont disponibles pour soutenir ces activités de l’économie circulaire dans les ports et pour adopter une réflexion axée sur le cycle de vie afin de mettre en œuvre des projets capables de mettre en place des systèmes locaux de gestion intégrée pour, entre autres, l’eau, l’énergie, les déchets, les sites de construction, l’aménagement du territoire et les espaces verts urbains. Pour ce type de projets, les fonds de la politique de cohésion sont adaptés pour compléter les actions menées au niveau local. Les projets pilotes innovants en faveur de solutions vertes et numériques dans les voies navigables intérieures sont également éligibles, entre autres, au titre des programmes LIFE et Horizon Europe.

La Commission réalisera également une étude pilote du Parlement européen pour soutenir l’écologisation des ports intérieurs.

**Éducation et formation, conditions de travail, recherche et innovation**

Paragraphe 39

Dans le plan d’action NAIADES III, la Commission reconnaît que la main-d’œuvre actuelle et future doit être dotée des compétences requises pour faire face aux transitions écologique et numérique, à la cybersécurité, à la synchromodalité et à l’automatisation des navires et des infrastructures. La Commission encourage le secteur et les États membres à coopérer avec la stratégie européenne en matière de compétences pour atteindre ces objectifs.

Paragraphe 42

Dans le cadre d’Horizon Europe, le développement d’un transport fluvial écologique innovant fait l’objet d’activités dans le domaine de la recherche sur le transport par voie d’eau relevant du pôle n° 5, y compris dans le cadre du partenariat pour le transport par voie d’eau à émissions nulles. Par exemple, l’appel de 2022 comprend un thème portant sur «Une logistique sûre et intégrée grâce à un service autonome de boucle d’alimentation pour le fret par voie d’eau», qui est susceptible d’être applicable au transport par voies navigables intérieures. La planification des appels de 2023 et 2024 est en cours et pourrait également porter sur le transport par voies navigables intérieures. L’entreprise commune «Hydrogène propre» d’Horizon Europe pourrait inclure l’hydrogène innovant dans le transport par voies navigables intérieures dans son champ d’application.

**Plan de financement de l’UE**

Paragraphes 43 et 49

Dans le plan d’action NAIDES III, la Commission reconnaît que l’augmentation du soutien financier à la transition vers une flotte à émissions nulles est l’un des principaux défis pour la modernisation du secteur.

La Commission facilitera les efforts déployés par les parties prenantes et les États membres pour créer un fonds rassemblant et complétant les instruments financiers nationaux et de l’UE pour le déploiement de navires à émissions nulles et des infrastructures associées.

Dans ce contexte, le MIE est l’un des principaux programmes de soutien aux infrastructures de transport. Le 5 août 2021, la Commission a adopté le programme de travail pluriannuel du MIE dans le domaine des transports pour la période 2021-2027[[2]](#footnote-2), couvrant les appels pour la période 2021-2023. En ce qui concerne les voies navigables intérieures et les ports, les actions portant sur les infrastructures, les exigences en matière de protection de l’environnement, la numérisation et les connexions avec d’autres modes de transport bénéficieront d’un soutien, avec la possibilité de combiner le financement avec d’autres formes d’investissement public et privé afin d’en accroître l’impact. En particulier, le mécanisme pour l’infrastructure pour carburants alternatifs au sein du MIE est mis en place pour soutenir le déploiement de ces infrastructures dans les ports intérieurs. Il est important de noter que le soutien aux navires à émissions nulles sera éligible si un nombre initial de navires est nécessaire pour démarrer l’utilisation des infrastructures de recharge/ravitaillement alternatives dans les ports intérieurs. Le MIE soutient également les actions visant à améliorer la résilience des infrastructures face au changement climatique et aux catastrophes naturelles, ainsi que les synergies avec les secteurs de l’énergie et du numérique. La Commission soutiendra, au titre du programme Horizon Europe, des projets innovants concernant les infrastructures et les flottes de transport par voies navigables intérieures. Le renforcement du Fonds pour l’innovation encouragera davantage l’innovation dans le transport par voie d’eau, y compris le déploiement de navires à émissions nulles.

Le financement des voies navigables intérieures est également éligible au titre des fonds de la politique de cohésion, qui concernent à la fois le réseau RTE-T et les rivières situées au-delà du réseau. Les investissements se concentreront sur l’amélioration de la navigabilité, la connexion avec d’autres modes de transport, la numérisation et les mesures de protection de l’environnement. Plusieurs États membres ont envisagé, dans leurs plans nationaux pour la reprise, le financement des infrastructures de navigation intérieure au titre du RRF. Enfin, InvestEU stimule les investissements privés dans les infrastructures de transport et le renouvellement des flottes, notamment par le biais de ses volets «Infrastructures durables», «Recherche, innovation et numérisation» et «PME». La Commission collaborera avec la Banque européenne d’investissement afin d’étudier le rôle que leurs instruments peuvent jouer dans la transition vers des flottes à émissions nulles, en accordant une attention particulière aux petites entreprises du secteur.

L’acte délégué sur la taxinomie de l’UE sur le climat reconnaît également le potentiel des modes de transport à faibles émissions de carbone, tels que les voies navigables intérieures, pour contribuer au transfert modal et à la réalisation des objectifs de la loi sur le climat et de la stratégie pour une mobilité durable et intelligente.

Paragraphe 51

Au niveau de l’UE, il existe déjà une législation régissant le recyclage des grands navires de mer commerciaux battant pavillon d’un État membre de l’UE. Le règlement de l’UE relatif au recyclage des navires [règlement (UE) n° 1257/2013] exige que ces navires soient recyclés uniquement dans des installations spécialisées inscrites sur la liste des installations de recyclage de navires de l’UE. Lors de la prochaine révision du règlement de l’UE relatif au recyclage des navires de mer, la Commission a l’intention d’examiner s’il serait opportun d’étendre le champ d’application du règlement à tous les navires de mer sans limitation de taille et de classe et, éventuellement, aux bateaux de navigation intérieure.

Paragraphe 53

L’UE se félicite des investissements étrangers. Dans le même temps, l’UE apprécie ses atouts stratégiques et ses intérêts, y compris les ports. Le cadre de l’UE pour le filtrage des investissements est un outil important dans ce contexte. Les investissements étrangers dans les ports européens doivent être transparents; ils doivent respecter le cadre juridique, les normes, les normes et les règles européens. Le 5 mai 2021, la Commission a adopté une proposition de règlement relatif aux subventions étrangères faussant le marché intérieur. La proposition législative fait suite à l’adoption du livre blanc en juin 2020 et à un long processus de consultation des parties prenantes. Ces dernières années, les subventions étrangères semblent avoir faussé le marché intérieur de l’UE, notamment en procurant à leurs bénéficiaires un avantage déloyal pour acquérir des entreprises ou obtenir des marchés publics dans l’UE, au détriment d’une concurrence loyale avec d’autres acteurs du marché. La proposition de règlement remédie à ces distorsions et comble un vide réglementaire, dans le cadre duquel les subventions accordées par des gouvernements de pays tiers ne sont actuellement pas contrôlées, tandis que les subventions accordées par les États membres font l’objet d’un examen approfondi et de mesures correctives. Elle propose de nouveaux outils pour lutter efficacement contre les subventions étrangères qui provoquent des distorsions et compromettent l’égalité des conditions de concurrence sur le marché intérieur, notamment en examinant la concentration (fusions) du marché et les offres dans le cadre des marchés publics. La Commission espère que le règlement proposé sera rapidement adopté par les colégislateurs. Les investissements étrangers pourraient également fausser les flux de transport sur le réseau en ne respectant pas les normes du réseau européen de transport et, partant, porter atteinte à la sécurité ou à l’ordre public des infrastructures critiques. Le risque de non-respect des normes techniques, par exemple en utilisant différents systèmes informatiques ou télématiques, peut être plus élevé lorsque l’investissement provient de l’extérieur de l’UE. C’est une question que la Commission entend aborder dans la proposition de révision du règlement RTE-T, qui devrait être adoptée le 14 décembre 2021.

**Transport de voyageurs, mobilité urbaine**

Paragraphe 54

Comme indiqué dans la feuille de route sur le nouveau cadre de l’UE pour la mobilité urbaine (<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Sustainable-transport-new-urban-mobility-framework_en>), la Commission envisage, entre autres, de mettre à jour et de renforcer le cadre européen de planification de la mobilité urbaine durable (PMUD), en promouvant les transports publics et la logistique urbaine à émissions nulles. La Commission tiendra compte des transports publics par voie d’eau et des centres de distribution urbains dans le cadre de ces travaux. La Commission envisagera également d’inclure le transport par voies navigables intérieures dans ses travaux sur les services d’information sur les déplacements multimodaux.

Paragraphe 55

Comme indiqué dans la feuille de route sur le nouveau cadre de l’UE pour la mobilité urbaine (<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Sustainable-transport-new-urban-mobility-framework_en>), la Commission envisage de soutenir de meilleurs progrès dans le suivi et le suivi des politiques et mesures en matière de mobilité urbaine grâce à une approche cohérente de la collecte de données sur la mobilité urbaine. La Commission tiendra compte du transport de passagers par voie d’eau dans ces travaux.

Paragraphe 56

Les actions prévues dans le processus de co-création en cours pour la stratégie de transition pour le tourisme couvriront toutes les formes de tourisme, y compris tous les modes de transport, en vue d’une reprise durable, innovante et résiliente. La stratégie finale de transition pour le tourisme prévue pour le début de l’année 2022 alimentera le programme européen pour le tourisme 2030-2050.

1. COM(2021) 559 final. [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure-ten-t-connecting-europe/reference-documents-work-programmes-selection_en> [↑](#footnote-ref-2)