





Informations de base	
2005/0150(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Statistiques sur les transports par voies navigables intérieures Abrogation 2017/0256(COD) Modification 2013/0226(COD) Subject 3.20.04 Transport fluvial 3.20.20 Statistiques sur les transports	



Acteurs principaux				
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		COSTA Paolo (ALDE)	29/08/2005
	Commission pour avis		Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ECON Affaires économiques et monétaires		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil		Réunions	Date
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)		2747	2006-07-24
Commission européenne	DG de la Commission		Commissaire	
	Eurostat - Statistiques européennes			

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
08/08/2005	Publication de la proposition législative	COM(2005)0366 	Résumé
06/09/2005	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
22/11/2005	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
23/11/2005	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0333/2005	

17/01/2006	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0004/2006	Résumé
17/01/2006	Résultat du vote au parlement		
24/07/2006	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
06/09/2006	Signature de l'acte final		
06/09/2006	Fin de la procédure au Parlement		
25/09/2006	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2005/0150(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation 2017/0256(COD) Modification 2013/0226(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 285-p1
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/29845

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0333/2005	23/11/2005	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0004/2006	17/01/2006	Résumé
Conseil de l'Union				
Type de document	Référence	Date	Résumé	
Projet d'acte final	03603/4/2006	06/09/2006		
Commission Européenne				
Type de document	Référence	Date	Résumé	
Document de base législatif	COM(2005)0366 	08/08/2005	Résumé	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2006)0584	09/02/2006		
Document de suivi	COM(2007)0770 	05/12/2007	Résumé	
	COM(2010)0064			

Document de suivi		01/03/2010	Résumé
Document de suivi	COM(2026)0107 	04/03/2026	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Règlement 2006/1365 JO L 264 25.09.2006, p. 0001-0011	Résumé

Statistiques sur les transports par voies navigables intérieures

2005/0150(COD) - 08/08/2005 - Document de base législatif

OBJECTIF : établir un cadre commun pour la production de statistiques communautaires sur les transports par voies navigables intérieures.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : la promotion du transport par voies navigables intérieures constitue un élément important de la politique commune des transports, en termes d'efficacité économique, d'économies d'énergie et de réduction des effets environnementaux du transport. En outre, le transport par voies navigables intérieures a connu un essor grâce à d'importants investissements réalisés dans l'infrastructure des voies navigables intérieures dans le cadre du réseau transeuropéen de transport. Enfin une collecte de statistiques de bonne qualité concernant le transport par voies navigables intérieures présente les avantages suivants: développement et suivi des actions menées par la Communauté sur une base trimestrielle pour promouvoir le transport par voies navigables intérieures, comme mentionné dans le livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 ; évaluation de l'impact des investissements réalisés en faveur d'une infrastructure de navigation intérieure; participation de bateaux étrangers dans le transport national; harmonisation avec d'autres collectes internationales de données; réduction de la charge de travail pour les pays déclarants et Eurostat.

CONTENU : les statistiques sur les transports par voies navigables intérieures sont collectées en vertu de la directive 80/1119/CEE du Conseil, mais cet acte juridique comporte quelques lacunes. Au vu de l'ensemble de ces lacunes, le remplacement de la directive 80/1119/CEE s'avère nécessaire.

Le règlement proposé a pour objectif de définir un ensemble de règles pour les statistiques relatives aux transports par voies navigables intérieures et comprend également un ensemble d'annexes comportant les tableaux statistiques. Ces règles comprennent des définitions, des dispositions applicables à la collecte, à la transmission et à la diffusion des données et une procédure de comité pour l'adoption des modalités d'application et pour une adaptation ultérieure du règlement. Des dispositions relatives au maintien de la qualité des statistiques, à leur évaluation et à leur présentation, sous forme de rapport, au Parlement européen et au Conseil sont également prévues. En outre, le règlement inclut des dispositions relatives à la couverture du transport par voies navigables intérieures.

Statistiques sur les transports par voies navigables intérieures

2005/0150(COD) - 06/09/2006 - Acte final

OBJECTIF : établir des règles communes pour la production de statistiques communautaires sur les transports par voies navigables intérieures.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement 1365/2006/CE du Parlement européen et du Conseil relatif aux statistiques des transports de marchandises par voies navigables intérieures et abrogeant la directive 80/1119/CEE du Conseil.

CONTENU : le règlement remplace et abroge, avec effet au 1er janvier 2007, la directive 80/1119/CEE du Conseil du 17 novembre 1980 relative au relevé statistique des transports de marchandises par voies navigables intérieures, qui ne correspond plus aux besoins actuels dans ce domaine.

Une collecte de statistiques de bonne qualité concernant le transport par voies navigables intérieures est importante pour les raisons suivantes:

- développement et suivi des actions menées par la Communauté sur une base trimestrielle pour promouvoir le transport par voies navigables intérieures, comme mentionné dans le Livre blanc;
- évaluation de l'impact des investissements réalisés en faveur d'une infrastructure de navigation intérieure;
- participation de bateaux étrangers dans le transport national;
- harmonisation avec d'autres collectes internationales de données;
- réduction de la charge de travail pour les pays déclarants et EUROSTAT.

Ce règlement n'a d'effet qu'à l'égard des États membres où existent des modes de transport par voies navigables intérieures.

Le règlement ne s'applique pas:

- aux transports de marchandises effectués par des bateaux de moins de 50 tonnes de port en lourd;
- aux bateaux assurant principalement le transport de passagers;
- aux bateaux utilisés comme bacs;
- aux bateaux utilisés uniquement à des fins non commerciales par les administrations portuaires et les pouvoirs publics;
- aux bateaux utilisés uniquement pour l'avitaillement en combustibles ou l'entreposage;
- aux bateaux non affectés aux transports de marchandises tels que les bateaux de pêche, bateaux dragueurs, ateliers flottants, bateaux d'habitation et bateaux de plaisance.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 15/10/2006.

Statistiques sur les transports par voies navigables intérieures

2005/0150(COD) - 17/01/2006 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Paolo **COSTA** (ADLE, IT), le Parlement européen a approuvé la proposition sous réserve d'amendements tendant à préciser les points suivants:

- § le champ d'application du règlement doit être limité aux États membres où existe le transport international ou en transit par voies navigables intérieures ;
- l'expression « nationalité du bateau » désigne le pays dans lequel le bateau de navigation intérieure est enregistré.

Statistiques sur les transports par voies navigables intérieures

2005/0150(COD) - 05/12/2007 - Document de suivi

La Commission européenne a présenté son 1er rapport d'activité sur la mise en œuvre du programme d'action NAIADES pour la promotion du transport par voies navigables. Le programme, qui couvre la période 2006-2013, porte essentiellement sur 5 domaines stratégiques: i) l'amélioration des conditions du marché, ii) la modernisation de la flotte, iii) le développement du capital humain, iv) le renforcement de l'image et v) la modernisation des infrastructures.

Mise en œuvre du programme : depuis la publication de la communication sur le programme NAIADES, la législation suivante a été adoptée:

- la directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure ;
- le règlement financier RTE (CE) n° 680/2007, qui fait passer le taux de financement de 10% à 20% pour les projets prioritaires et les projets RIS, et à 30% maximum pour les tronçons transfrontaliers ;
- le programme «Marco Polo II» (règlement (CE) n° 1692/2006), qui continuera de promouvoir le transfert du transport de marchandises de la route vers d'autres modes de transport ;
- la mise à jour de la directive 80/1119/CEE relative au relevé statistique des transports de marchandises par voies navigables intérieures.

En vue d'**améliorer les conditions du marché**, la Commission a commandé un inventaire des systèmes d'aide disponibles au niveau européen afin d'assister le secteur qui est caractérisé par un grand nombre de PME. Elle envisage également la mise en place de guichets spécifiques pour les entreprises de transport fluvial. Fin 2006, la Commission a décidé que la règle *de minimis* concernant les aides d'État de la CE s'appliquerait également au secteur du transport. Un recensement des obstacles administratifs et réglementaires a par ailleurs été entrepris (les résultats seront présentés en 2008). S'agissant de la modernisation de la flotte, la Commission a présenté une proposition de directive concernant le transport de marchandises dangereuses, y compris par voies de navigation intérieure et a proposé de réduire la teneur maximale admissible en soufre des gazoles. La Commission juge également essentiel d'améliorer l'image de la navigation intérieure. Enfin, le transport par voies navigables ne peut être efficace que s'il existe des infrastructures en bon état et aux dimensions appropriées. La Communauté contribue à cet objectif au moyen de programmes tels que les réseaux transeuropéens.

Tous **les États membres** concernés participent activement à la politique du transport fluvial intérieur. La portée des mesures varie selon la situation spécifique, les traditions et les priorités nationales des États membres. Ces mesures sont essentiellement axées sur des systèmes d'aide améliorant la mise en place de nouveaux services dans le domaine du transport de conteneurs ou du transport de déchets dans les zones métropolitaines. Les efforts portent également sur la modernisation de la flotte. Dans le domaine des infrastructures fluviales, l'accent est mis sur l'entretien du réseau et des infrastructures connexes, y compris l'amélioration des terminaux intermodaux et la création d'installations modernes de transbordement.

En 2006 et 2007, le **dialogue social sectoriel** a obtenu des résultats dans deux domaines majeurs: l'aménagement du temps de travail et les exigences de qualification professionnelle valable à l'échelle de l'UE.

Aide financière : le Conseil a invité la Commission, dans ses conclusions de juin 2006, à soumettre une proposition de **fonds européen** pour l'innovation dans le transport par voies navigables, qui devrait être coordonné avec les programmes nationaux des États membres. Dans sa résolution d'octobre 2006, le Parlement européen a invité la Commission à établir, en coopération étroite avec le secteur, les conditions dans lesquelles ce fonds devrait être créé (voir [INI/2006/2085](#)).

Le futur programme du fonds d'innovation serait avant tout destiné aux transporteurs et aux opérateurs par voies navigables. Il pourrait définir des mesures de financement éligibles qui inciteraient les entreprises à : i) établir de nouveaux services marchands et de transport dans le secteur du transport fluvial; ii) moderniser la flotte en vue d'améliorer les performances des navires en matière de sécurité, d'efficacité et de respect de l'environnement; iii) renforcer le capital humain par des mesures de formation et d'éducation, et iv) améliorer l'image du secteur par des actions de relations publiques. Le programme pourrait s'échelonner de 2009 à 2013. Parallèlement, l'aide financière resterait disponible pour les services de navigation intérieure au titre du programme Marco Polo.

Le rapport note également que fonds de réserve de navigation intérieure créé par le règlement (CE) n° 718/1999 n'a pas servi depuis presque 10 ans. Son utilisation nécessiterait l'adoption d'un nouvel instrument juridique et permettrait de mettre en place un programme de soutien au secteur à l'échelle communautaire. Le fonds de réserve avoisine aujourd'hui les 40 Mios EUR.

Moderniser la structure organisationnelle : la Commission a procédé à une analyse d'impact et à des consultations des parties intéressées en ce qui concerne 4 options : *Option 1*: coopération accrue mais cadre institutionnel inchangé ; *Option 2*: adhésion de la Communauté aux commissions du Rhin et du Danube ; *Option 3*: convention paneuropéenne ; *Option 4*: agence européenne. L'analyse d'impact montre que, malgré les insuffisances du cadre actuel, aucune option ne présente un avantage clair sur le plan législatif, institutionnel ou administratif. Dans les circonstances actuelles, la Commission juge préférable de fonder le cadre organisationnel sur les acteurs institutionnels existants tout en modernisant et en coordonnant les méthodes et les relations de travail. S'agissant du développement de politiques stratégiques, la Commission européenne s'efforcera de jouer davantage un rôle de coordination.

Conclusion : bien que le programme d'action NAIADES ne soit en place que depuis un an et demi, la perception politique du transport par voies navigables s'est renforcée au niveau non seulement de l'UE mais aussi des États membres et du secteur maritime. La Commission a l'intention de maintenir l'élan créé par son initiative. Au cours des prochaines années, des actions seront prises dans les domaines suivants:

Financement : à la suite de l'analyse d'impact/de l'évaluation ex ante et des consultations de parties prenantes, une base juridique pour «un fonds d'innovation dans le transport fluvial», y compris les modalités d'exécution, sera élaborée. En fonction des résultats et de la nouvelle consultation avec les organisations professionnelles et les États membres, la Commission pourrait présenter une proposition en 2008. Cette action serait complétée par un manuel de financement (publié en 2008) et éventuellement par des orientations spéciales en matière d'aides d'État.

Facteur humain : des dispositions spécifiques sur le temps de travail et la définition d'exigences en matière de qualification professionnelle valable dans toute l'UE devraient être adoptées dans le cadre du dialogue social. Ces résultats pourraient être complétés par des propositions législatives concernant l'harmonisation des exigences en matière d'équipage ainsi qu'un certificat de conduite uniforme, valable sur toutes les voies d'eau communautaires.

Cadre réglementaire et administratif : afin de surmonter les obstacles administratifs et réglementaires, les résultats de l'étude en question seront évalués et utilisés dans la mesure du possible en coopération avec les administrations des États membres et les parties concernées.

Amélioration de l'infrastructure : en plus de la mise en œuvre coordonnée des SIF, un plan de développement indicatif pour l'amélioration et l'entretien des voies navigables et des ports intérieurs sera élaboré, en tenant compte également de la politique portuaire européenne, en collaboration étroite avec les États membres. Cet exercice prendra également en considération diverses exigences, notamment environnementales, et s'appuiera sur le dialogue actuel entre les commissions internationales de navigation et de protection du Rhin et du Danube.

Aide organisationnelle : afin de faciliter la mise en œuvre coordonnée du programme NAIADES, la Commission cherchera l'appui d'une plateforme réunissant toutes les parties concernées, les États membres, les commissions fluviales et l'industrie, éventuellement sous la forme d'un «groupe de réflexion sur le transport par voies navigables».

Statistiques sur les transports par voies navigables intérieures

2005/0150(COD) - 01/03/2010 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur l'expérience acquise dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 1365/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif aux statistiques des transports de marchandises par voies navigables intérieures.

Le rapport expose le cadre, les objectifs et le contexte politique dans lesquels s'inscrit la législation. Il examine ensuite les questions qui sont liées à sa mise en application et décrit les principaux résultats obtenus. La dernière partie présente des conclusions et les évolutions possibles.

Le règlement (CE) n° 1365/2006 a été conçu afin que la Commission, les autres institutions de l'UE, les administrations nationales et le grand public disposent de données comparables, fiables, harmonisées, régulières et globales sur le transport de marchandises par voies navigables intérieures dans l'Union européenne.

Le transport par voies navigables intérieures joue un rôle important dans le transport intérieur de marchandises en Europe (environ 5 à 6% du total en tonnes-km). Les statistiques communautaires des voies navigables intérieures sont utilisées pour cadrer, suivre et évaluer les politiques de transport

de l'UE ainsi que d'autres politiques communautaires, notamment le fonctionnement du marché intérieur. La collecte de données contribue également à favoriser le transport par voies navigables intérieures et à l'intégrer dans la chaîne logistique intermodale.

Le règlement s'applique directement et dans son ensemble à tous les États membres. En vertu des exigences du règlement, 13 États membres (BE, BG, CZ, DE, FR, LU, HU, NL, AT, PL, RO, SK et UK) sont tenus de fournir des données. Même s'ils n'y sont pas tenus par le règlement, trois États membres (FI, IT et LT) fournissent des données à titre facultatif. En outre, six États membres (BE, BG, CZ, LU, HU et RO) fournissent également des données optionnelles à titre facultatif (trafic de navires, transport de marchandises dangereuses et nombre d'accidents). Pour l'année de référence 2008, la Croatie (pays candidat) a fourni l'ensemble des données requises par le règlement et, à titre facultatif, des données sur le transport de marchandises dangereuses.

Le rapport montre que le règlement a eu pour effet **d'accroître le volume de données détaillées disponibles** en ce qui concerne le transport de marchandises par voies navigables intérieures en Europe ainsi que **d'améliorer la qualité et de l'actualité des chiffres**. Les États membres se sont efforcés de respecter les exigences du règlement et la plupart fournissent maintenant l'ensemble des données requises dans les délais impartis.

L'expérience acquise et les résultats obtenus en ce qui concerne la mise en œuvre du règlement peuvent être considérés comme **globalement positifs** :

- l'adoption du règlement, les travaux effectués et les ressources allouées à la mise en place des structures requises au niveau national et au niveau d'Eurostat ont permis d'élaborer rapidement des résultats comparables et de grande qualité ;
- la fourniture des données au cours des deux années successives s'est améliorée, même si des problèmes subsistent, notamment en ce qui concerne la comparabilité, l'exhaustivité et l'actualité des ensembles de données fournis ;
- la plupart des questions liées à l'interprétation du règlement ou à la collecte, l'élaboration, la transmission et la validation des données ont été réglées. Le règlement a permis d'obtenir davantage de données sur ce secteur et de réduire la charge pesant sur les pays déclarants ;
- en ce qui concerne l'utilisation des données, les résultats obtenus ont une application immédiate au niveau politique, notamment en matière de développement, de mise en œuvre et de suivi des politiques des transports par voies navigables intérieures aux niveaux national et communautaire ;
- la diffusion des données par différents moyens publics a permis de donner une visibilité à l'ensemble du processus et de rentabiliser les ressources qui y ont été consacrées.

À court terme (une à deux années), il convient de concentrer les efforts sur les aspects suivants:

- améliorer encore davantage la qualité de certaines données. Les pays déclarants doivent faire des efforts supplémentaires pour réduire les écarts mis en évidence par les vérifications en miroir et pour améliorer la fourniture de données sur le transport en transit. Des résultats peuvent être obtenus dans ce domaine par un renforcement de la coopération entre pays déclarants;
- inclure la Croatie dans l'UE. Eurostat aidera ce pays candidat à se mettre en conformité avec la législation communautaire sur les statistiques des transports par voies navigables intérieures.

À long terme, bien que le règlement soit assez récent, il est déjà possible d'identifier certaines évolutions envisageables:

- la qualité des données collectées est susceptible de profiter de l'introduction progressive d'un répertoire européen des navires circulant sur les voies navigables intérieures et d'un usage étendu des services d'information fluviale;
- la collecte de variables nouvelles ou plus détaillées peut être envisagée, en fonction des besoins des utilisateurs de données et de la charge qui en résulterait potentiellement pour les répondants. Il convient de noter deux points d'intérêt particuliers: l'extension future des fournitures de données sur le «transport de marchandises dangereuses» et la collecte d'un niveau plus détaillé de données sur le «type de marchandises» (nomenclature NST 2007);
- l'extension de la couverture géographique des statistiques, éventuellement en liaison avec des élargissements futurs de l'UE et la participation volontaire de pays tiers et/ou d'organisations internationales à travers des accords de coopération.