COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 25.2.2021
SWD(2021) 51 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION

Directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale harmonisés

{SWD(2021) 50 final}

La directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables de l'Union établit un cadre pour le déploiement et l'utilisation de SIF harmonisés, interopérables et ouverts. La directive définit l'obligation générale faite aux États membres de veiller à ce que la mise au point et la mise en œuvre des services d'information fluviale se déroulent d'une manière efficace, extensible et interopérable. Elle s'applique actuellement aux 13 États membres qui font partie du réseau européen interconnecté de voies navigables. La directive SIF a été l'un des principaux moteurs de la numérisation dans le secteur du transport par voies navigables par l'introduction de technologies de l'information et de la communication.

L'évaluation visait à soutenir toute nouvelle décision relative à l'évolution du cadre législatif dans ce domaine d'action, y compris une éventuelle révision de la directive actuelle. Quinze ans s'étant écoulés depuis l'entrée en vigueur de la directive en 2005, il a été jugé opportun d'évaluer l'efficacité de la directive SIF par rapport aux attentes initiales. L'évaluation ex post tient compte non seulement de la directive proprement dite, mais aussi du processus de mise en œuvre des cinq actes d'exécution concernant les lignes directrices et les spécifications techniques pour les SIF, et de la manière dont ils ont contribué à la réalisation globale des objectifs de la directive. La période d'évaluation s'étend de janvier 2005 à décembre 2018 et l'examen porte sur la mise en œuvre de la directive dans 13 États membres de l'UE et 2 pays tiers.

Les principaux avantages escomptés de la directive résident dans les économies qui résulteront, pour le secteur de la navigation intérieure, de la réduction des coûts qu'engendrait le manque d'harmonisation des systèmes SIF nationaux. Le bilan en matière d'**efficacité** fournit donc des éléments probants sur l'adéquation réelle des dispositions réglementaires de la directive à leur finalité et est pertinent, tant en ce qui concerne l'élaboration des politiques futures que dans le cadre du programme REFIT de la Commission européenne. Selon les conclusions de l'évaluation concernant l'efficacité de la directive, le degré d'harmonisation diffère selon les technologies SIF. Les éléments examinés montrent que c'est dans le domaine de la certification des équipements SIF et des cartes électroniques de navigation que l'harmonisation a été la plus poussée, les progrès étant légèrement moindres en ce qui concerne les données relatives à la navigation, à la planification et les avis aux capitaines. C'est dans le domaine de la notification électronique des navires que le degré d'harmonisation a été le plus faible, notamment en raison de la disparité des exigences en matière de notification dans les États membres et des nouvelles soumissions des déclarations électroniques qu'elle a entraînées. La mise en œuvre de systèmes de repérage et de suivi, que la directive ne rendait pourtant pas obligatoire, a produit un effet d'harmonisation très positif. Il a également été constaté que le recours aux technologies SIF n'est pas aussi développé dans tous les pays et dans tous les corridors fluviaux. Malgré l'absence d'harmonisation complète et les disparités dans l'utilisation des SIF selon les pays, les parties prenantes consultées sont convenues que la normalisation des SIF a été l'avantage le plus important de la directive. Aucun des participants à la consultation publique n'a estimé que l'UE avait correctement mis en œuvre le suivi de la mise en place des SIF.

En ce qui concerne la réalisation des **objectifs généraux** de la directive, le tableau est mitigé. Aucun élément probant ne vient étayer l'hypothèse selon laquelle la directive SIF aurait eu une incidence sur la croissance du secteur de la navigation intérieure ou aurait conduit à une utilisation optimale des infrastructures existantes. Certains éléments indiquent qu'elle a favorisé la protection de l'environnement en faisant diminuer la consommation de carburant, bien que la mesure dans laquelle cette diminution est entièrement imputable à la directive SIF soit difficile à apprécier. Malgré l'absence de données cohérentes sur les accidents dans les États membres, tous les groupes de parties prenantes ont le net sentiment que la directive SIF a contribué à améliorer la sécurité de la navigation intérieure.

En ce qui concerne les conclusions de l'évaluation de l'**efficience** de la directive SIF, on dispose de très peu d'éléments attestant des coûts globaux imputables à la mise en place de SIF interopérables et harmonisés en application de la directive. La plupart des autorités SIF ne sont pas en mesure de ventiler les coûts globaux liés à la mise en œuvre de la directive SIF, et encore moins de distinguer les coûts associés aux SIF proprement dits. Les données quantitatives très peu nombreuses n'ont pas pu être agrégées et généralisées au niveau de la directive SIF. Une évaluation qualitative de l'efficience globale, fondée sur des éléments probants issus des consultations des parties prenantes, indique que les coûts globaux liés à la directive sont compensés par les avantages dont bénéficie le secteur dans son ensemble.

Les données disponibles font apparaître un potentiel évident de simplification et de réduction des contraintes réglementaires découlant de la lenteur des processus de mise à jour et d'adoption des normes techniques. Les parties prenantes publiques et privées s'accordent sur le fait que la directive SIF souffre d'un manque de suivi et d'une mise en œuvre lente, car les délais de mise à jour des normes techniques sont trop longs. Par conséquent, le secteur travaille en permanence avec des normes dépassées. Cela se traduit par des coûts que des modifications du processus permettraient de réduire. Ce constat concernant le potentiel de simplification est particulièrement pertinent dans le cadre des efforts déployés par la Commission européenne pour rendre la réglementation de l'UE plus affûtée (programme REFIT).

L'évaluation a montré que la **directive SIF et ses actes d'exécution restaient pertinents**. Les données disponibles indiquent que le degré d'alignement entre les objectifs fixés dans la directive et les besoins du secteur du transport par voies navigables a été élevé. Toutefois, les consultations des parties prenantes ont révélé un changement de paradigme en ce qui concerne la transformation numérique de la navigation intérieure. Alors que la directive est principalement axée sur la sécurité de la navigation, le secteur a désormais davantage besoin d'accroître son efficience et d'établir des liens plus étroits avec d'autres modes de transport. Il est essentiel pour l'ensemble du secteur des transports que les opérations de transports et la logistique soient respectueux de l'environnement, intelligents et sans congestion revêtent une importance essentielle, comme l'indique la communication de la Commission européenne sur le pacte vert pour l'Europe. Le secteur de la navigation intérieure doit répondre à ces nouveaux besoins et s'adapter aux changements. Bien que les lignes directrices et les normes techniques relevant de la directive SIF restent pertinentes et nécessaires, le manque d'efficacité de leur processus d'adoption réduit leur pertinence.

L'évaluation montre que la directive et ses actes d'exécution constituent un **cadre juridique cohérent** pour la réalisation des objectifs de la directive. Les principaux mécanismes de la directive, à savoir l'établissement d'exigences techniques, de spécifications et de conditions relatives à la communication de données et aux équipements SIF, ainsi que l'imposition d'un niveau minimal de services SIF par le biais des règlements d'exécution, sont cohérents et exposés de manière logique. La directive SIF traduit des efforts importants et fructueux pour maintenir la cohérence et garantir une interaction adéquate entre la directive et d'autres prescriptions légales internationales applicables au transport par voies navigables. Aucune incohérence externe n'a été constatée entre la directive et la législation de l'UE dans les domaines a) de la politique du transport par voies navigables; b) de la législation de l'UE en matière de transports; c) d'autres actes législatifs de l'UE dans des domaines autres que la politique des transports.

La justification de l'**intervention publique au niveau de l'UE** au moyen de la directive SIF est inhérente au caractère transfrontière et international du secteur du transport par voies navigables intérieures. Les résultats des consultations des parties prenantes confirment que la directive SIF est justifiée et qu'elle constitue une intervention publique pertinente au niveau de l'UE, afin d'éviter la

fragmentation entre les différentes approches nationales en matière de mise en œuvre des SIF. Les parties prenantes s'accordent à reconnaître que des interventions comparables au niveau international, régional ou national n'auraient pas permis d'obtenir les mêmes avantages. La normalisation et l'harmonisation se détachent très nettement comme les principaux avantages découlant de la directive SIF. Dans la région du Danube, en particulier, on a pu constater un renforcement de la cohésion dû à la directive SIF, cette dernière ayant donné aux pays l'impulsion nécessaire pour coopérer et investir dans la navigation intérieure. Pour toutes les régions, l'effet de la directive a été amplifié par celui des instruments de financement européens, en particulier par les programmes RTE-T et MIE.

La directive SIF présente une **valeur ajoutée européenne** manifeste, même s'il est difficile de fournir un bilan chiffré en raison de la difficulté d'imputer une réelle valeur ajoutée européenne (observée) sur la base d'éléments probants. Néanmoins, les conclusions confirment que les utilisateurs des SIF ont une perception positive des effets de la directive à l'échelle de l'UE sur le secteur du transport par voies navigables intérieures. La conclusion la plus marquante est la forte impulsion donnée, d'une part, à la normalisation et à l'harmonisation des services d'information fluviale dans toute l'Europe à la suite de l'introduction de normes techniques communes à l'échelle de l'UE en application de la directive SIF, et, d'autre part, à l'amélioration de la sécurité.