



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Soixante et unième session**

Genève, 4-6 octobre 2017

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Échange d'informations sur les mesures visant
à promouvoir le transport par voie navigable****Notion actualisée d'« état de navigabilité satisfaisant »
des voies navigables européennes****Communication de STC-Nestra B.V.*****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis dans le cadre du module 5, Transport par voie navigable, paragraphe 5.1, du programme de travail pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session, le 26 février 2016.

2. À sa soixantième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a pris note des informations concernant l'étude sur l'état de navigabilité satisfaisant des voies navigables¹ en vertu du règlement (UE) 1315/2013², qui prévoit que les voies de navigation intérieure du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) devront se caractériser par un état de navigabilité satisfaisant d'ici au 31 décembre 2030, et a demandé au secrétariat de le tenir informé des nouveaux progrès réalisés dans la notion d'état de navigabilité satisfaisant (document ECE/TRANS/SC.3/203, par. 47 à 50).

3. Le présent document met en lumière les progrès accomplis par le consortium³ chargé d'étudier la notion d'état de navigabilité satisfaisant et le projet de directives y relatives qui ont été examinés et validés lors de la deuxième réunion paneuropéenne sur l'état de navigabilité satisfaisant, tenue en juillet 2017, à Bruxelles. Ces travaux sont toujours en cours et le présent document ne présente pas encore de résultats ou de positions

* La soumission tardive du présent document s'explique par le souci d'y faire figurer des renseignements aussi à jour que possible.

¹ Une explication détaillée de ce qu'est un état de navigabilité satisfaisant a été présentée dans le document ECE/TRANS/SC.3/2016/6.

² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=EN>.

³ Les membres du consortium sont : STC-Group Holding, STC-Nestra, PLANCO, Vlaamse Overheid, Inland Navigation Europe et Via Donau.



définitifs. En outre, il ne présente pas le point de vue de la Commission européenne (CE) ou de ses États membres. L'étude devrait être achevée d'ici à la fin de 2017. De plus amples informations sont disponibles à l'adresse : www.inlandnavigation.eu/what-we-do/good-navigation-status/.

II. Notion actualisée d'« état de navigabilité satisfaisant »

A. Introduction

4. Les voies navigables d'importance internationale figurant dans le réseau de transport transeuropéen (RTE-T) défini par le règlement (UE) 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013⁴ sont destinées à faire partie d'un système de transport durable répondant aux besoins du marché intérieur de l'Union européenne (UE). Cela concerne l'ensemble des voies navigables (principales et autres) du réseau RTE-T. Conformément à l'article 38 du règlement (UE) 1315/2013, les voies de navigation intérieure devront, d'ici au 31 décembre 2030, être mises en état de navigabilité satisfaisant (ENS) puis devront y être conservées. La carte indiquée sur la figure 1 présente les voies navigables comprises dans le Réseau transeuropéen de transport.

Figure 1

Voies de navigation intérieure européennes comprises dans le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T).



5. La notion d'ENS respecte pleinement les compétences des autorités nationales, conformément au principe de subsidiarité. La notion d'ENS vise à garantir une méthode commune pour les administrations qui ont en commun la responsabilité de voies navigables d'importance internationale.

⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=FR>.

6. L'ENS ne se limite pas aux couloirs du réseau principal RTE-T, mais est d'une portée plus large. Il porte également, par exemple, sur des voies navigables de Suède, de Finlande, de Lituanie, d'Italie, du Portugal et d'Espagne qui ne sont pas reliées au réseau de voies navigables communes. En outre, même si l'état de navigabilité satisfaisant est dépourvu d'incidences juridiques, il peut également être utile et stimulant pour les voies navigables des classes II et III ainsi que pour les États non membres de l'UE. Pour ces derniers, la collaboration avec la CEE est intéressante, notamment les relations avec le Groupe de travail.

7. Enfin, la notion d'ENS est fondée sur les meilleures pratiques et sur l'état le plus récent de la technique et devrait être également valable, dans une large mesure, pour les voies navigables d'importance internationale des pays voisins de l'UE.

B. Définitions

8. Les définitions ci-après ont été élaborées au cours de l'étude en se fondant sur une recherche documentaire et sur la consultation d'experts et de parties prenantes :

a) L'ENS désigne un état du réseau de transport par voie de navigation intérieure permettant aux utilisateurs de naviguer de manière efficace, fiable et sûre en garantissant des valeurs minimum pour divers paramètres et services caractérisant les voies navigables. En outre, l'ENS doit être réalisé en tenant compte de la durabilité socioéconomique de la gestion des voies navigables ;

b) Le processus de l'ENS est un processus cyclique consistant à définir des cibles, mesurer le développement, planifier, mettre en œuvre et effectuer le suivi de l'ENS sur les voies de navigation intérieure dans le but d'atteindre l'ENS d'ici à 2030 (voir par. 31, fig. 3) ;

c) Le plan de développement de l'ENS est un plan de mesures visant à réaliser et à maintenir l'ENS sur les sections des voies navigables du réseau RTE-T à la date prescrite. Ce plan est établi par l'administration des voies navigables de chaque État membre de l'Union européenne en fonction des résultats du suivi effectué par le réseau national d'évaluation, dûment approuvés au niveau national et constamment mis à jour sur la base des évaluations et des informations fournies par les parties prenantes dans le cadre du processus de l'ENS. Ce plan comprend : les valeurs cibles pour le tirant d'eau et la hauteur sous les ponts dans le respect des exigences minimales, la description des lacunes et/ou des goulets d'étranglement, les mesures nécessaires pour atteindre l'ENS, des demandes d'éventuelles dérogations dûment justifiées et l'implication des usagers des voies navigables. En outre, les projets de réadaptation ou de modernisation comprenant une demande de cofinancement par l'Union européenne doivent être décrits dans le plan.

9. Les prescriptions relatives au RTE-T s'appliquent spécifiquement au chenal navigable, qui désigne la partie de la voie navigable dont la largeur, la profondeur et la hauteur libre (section transversale navigable) sont conservées afin de permettre la navigation en permanence.

C. Détermination des éléments du projet d'ENS

10. La notion d'ENS proposée par le consortium d'étude est fondée sur de larges consultations et des contributions d'experts. Elle comprend des éléments matériels directs et des éléments indirects, comme indiqué sur le schéma de la figure 2 ci-dessous.

b) Décrire la disponibilité du chenal pour la navigation (par exemple les fermetures, les tirants d'eau disponibles au cours de l'année) et la disponibilité et la capacité des écluses, des ascenseurs pour bateaux et des ponts mobiles.

14. La valeur minimum de l'objectif en matière de profondeur est fondée sur les prescriptions minimales du règlement (UE) 1315/2013, qui mentionne explicitement le tirant d'eau des bateaux, à savoir la distance verticale entre la ligne de flottaison et l'extrémité inférieure de la quille. Cette valeur doit garantir qu'un bateau dont le tirant d'eau est d'au plus 2,5 m est en mesure de naviguer en sécurité sur une section RTE-T. Des cibles locales s'appliquent à la profondeur du chenal de navigation, compte tenu des marges de sécurité appropriées entre le fond d'un cours d'eau, d'un lac ou d'un canal et la quille du bateau. Les fonds rocheux requièrent une marge de sécurité supérieure à celle requise pour des sols composés d'argile ou de sable. Pour le Rhin, par exemple, le « pied de pilote » est généralement compris entre 0 et 50 cm. En outre, la profondeur cible peut être bien supérieure à 2,5 m, par exemple, pour des raisons tenant à l'efficacité des opérations de transport, en cas de bateaux d'un tirant d'eau supérieur, ou de réduction de la résistance à la pénétration dans l'eau (permettant une vitesse de navigation supérieure et une diminution de la consommation de carburant).

15. En outre, pour élaborer des objectifs globaux et locaux réalistes conformément aux prescriptions du règlement (UE) 1315/2013 pour les dimensions verticales de la voie navigable, les administrations concernées examinent les cas de variation du niveau de l'eau et les courants longitudinaux et transversaux dans les rivières et les canaux. Les fluctuations du niveau de l'eau des voies navigables découlent des variations de débit, des marées, des variations saisonnières, de l'orientation du vent, des vagues, etc. Ces fluctuations affectent non seulement les dimensions des rivières à courant libre et des voies navigables à courant régulé, mais provoquent aussi des variations dans des canaux dont le niveau d'eau est largement stabilisé.

16. Pour les sections des cours d'eau à courant libre, les valeurs cibles doivent être liées à des niveaux d'eau de référence afin de tenir compte des variations naturelles et statistiques des débits d'eau, qui peuvent faire surgir des situations dans lesquelles les dimensions cibles ne peuvent pas être garanties trois-cent-soixante-cinq jours par an par des moyens raisonnables. Il convient de noter à cet égard que le règlement (UE) 1315/2013 prévoit déjà d'accorder « une attention particulière ... aux rivières et fleuves qui sont proches de l'état naturel et à courant libre et pouvant, de ce fait, faire l'objet de mesures spécifiques ». Cela pourrait également comprendre la définition de valeurs cibles affinées pour les sections à courant libre, qui sont couplées aux niveaux d'eau de référence dans ces sections. Les niveaux d'eau de référence – les niveaux d'eau moyens haut et bas – sont d'une importance particulière pour la conception des voies navigables et renvoient aux niveaux d'eau auxquels la voie navigable est pleinement fonctionnelle pour la navigation. Des niveaux d'eau supérieurs ou inférieurs, relativement aux niveaux d'eau de référence, peuvent imposer des restrictions à la hauteur sous les ponts et à l'état des voies navigables (y compris l'obstruction). Pour déterminer le niveau d'eau de référence, la probabilité, la gravité et la durée des restrictions doivent être prises en considération, si le niveau de l'eau dépasse les niveaux d'eau de référence. Les niveaux d'eau moyens haut et bas sont déterminés par l'autorité de gestion de l'eau et inscrits dans son plan de gestion.

17. Pour les éléments matériels directs de l'ENS, à la demande d'un État membre de l'Union européenne, des dérogations aux prescriptions minimales du réseau RTE-T peuvent être accordées par la Commission européenne si les valeurs cibles en matière de tirant d'eau et de hauteur sous les ponts ne peuvent être atteintes pour des raisons justifiables.

Éléments indirects de l'ENS

18. Les éléments indirects de l'ENS comprennent les aspects liés au processus de gestion de l'infrastructure (par exemple, l'entretien ou le marquage) ou du trafic (par exemple, les informations aux usagers), qui contribuent à améliorer les résultats des indicateurs portant sur les éléments matériels directs. En outre, les éléments indirects constituent un ensemble de processus et de services qui déterminent le niveau de service le long des voies navigables. Par exemple, l'amélioration des processus d'entretien doit améliorer la valeur de la profondeur (tirant d'eau disponible) du chenal de navigation d'une

voie navigable. Un autre exemple est celui de l'amélioration de la précision des informations et des prévisions sur les niveaux d'eau, qui permet aux armateurs d'accroître la charge utile des bateaux (et donc l'efficacité des transports).

19. En outre, les éléments indirects peuvent facultativement concerner un éventail plus large⁵ d'éléments de l'infrastructure des voies navigables qui ne sont pas directement liés à la navigation elle-même (par exemple les installations situées le long des voies navigables pour l'avitaillement en carburant propre, l'élimination des déchets, les aires de repos, les ascenseurs pour voitures, l'alimentation en électricité et les connexions Internet à terre). Pour certains de ces éléments, une référence juridique figure également dans le règlement (UE) 1315/2013. En outre, les installations portuaires, les terminaux et les installations de manutention sont d'une importance cruciale pour rendre compétitifs les transports par voie navigable. Toutefois, l'alinéa b) de l'article 15.3 du règlement (UE) 1315/2013, qui met en place l'ENS pour les cours d'eau, lacs et canaux tels que définis aux alinéas a) à c) de l'article 14.1, ne mentionne pas expressément l'état de l'infrastructure connexe, ports intérieurs, équipements associés, applications télématiques (services d'information fluviale⁶) ou liaisons des ports intérieurs avec les autres modes de transport du RTE-T. Il est donc possible d'en conclure que, d'un point de vue juridique, l'accent doit être mis sur la qualité en matière de navigabilité du chenal de navigation.

20. Les éléments indirects de l'ENS ont les caractéristiques suivantes :

a) Les éléments du processus de gestion de l'infrastructure et de la circulation sont importants pour l'ENS, car ils influent sur le niveau d'ambition et de réalisation des objectifs fixés pour les éléments matériels directs (par exemple les tirants d'eau et les délais d'attente réels) ;

b) Les effets de l'introduction des éléments indirects de l'ENS peuvent varier d'une région à l'autre, en fonction, par exemple, de la question de savoir si les processus de gestion des infrastructures sont déjà en place ou doivent être mis en place à partir de zéro ;

c) Des règlements de l'UE s'appliquent à ces composantes :

- La directive 2005/44/CE⁷, telle que mentionnée à l'alinéa c) de l'article 15.3 du règlement (UE) 1315/2013 ;
- La directive 2014/94/UE⁸, telle que mentionné à l'alinéa b) de l'article 39.2 du règlement (UE) 1315/2013.

21. Les éléments indirects ne sont pas toujours mesurables quantitativement au niveau de chaque section du RTE-T. Certains d'entre eux peuvent faire l'objet de contrôles au moyen de descriptions qualitatives des processus portant sur plusieurs sections du RTE-T, voire sur des couloirs entiers. Un exemple peut en être la description des systèmes d'information en place pour fournir des prévisions du niveau de l'eau pour certaines sections d'une voie navigable.

D. Définition des normes minimales du processus d'ENS

22. Le concept d'ENS doit comprendre des normes minimales tant pour le processus que pour la méthodologie afin de permettre de réaliser l'ENS de façon systématique dans les sections du RTE-T. Les États membres de l'UE doivent incorporer le processus d'ENS dans leur plan de gestion des voies navigables.

23. Le processus d'ENS porte principalement sur les éléments physiques, qui constituent le cœur des normes en matière de navigabilité énoncées à l'alinéa a) du paragraphe 13 ci-dessus, car ils découlent directement des mesures de gestion des voies

⁵ Outre le chenal navigable, les écluses, les ascenseurs pour bateaux et les ponts.

⁶ Services d'information fluviale.

⁷ Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires.

⁸ Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

navigables, d'une part, et ont la plus grande incidence économique sur les opérations de transport par voies navigables intérieures, d'autre part. En outre, afin d'éviter un fardeau administratif inutile et inacceptable pour les États membres de l'UE et les gestionnaires des voies navigables, il n'est pas nécessaire d'exécuter un processus complet d'ENS sur des sections de voies navigables qui satisfont déjà depuis longtemps aux normes de base en matière de navigation. Le plan de développement de l'ENS sera axé essentiellement sur les sections de voies navigables qui présentent une combinaison des éléments suivants : voies navigables à courant libre caractérisées par une largeur, une profondeur ou une hauteur variables, sections dont les écluses sont insuffisamment disponibles et sections présentant une largeur, une profondeur ou une hauteur insuffisantes.

24. Voies de navigation à courant libre caractérisées par une largeur, une profondeur ou une hauteur variables :

Ces restrictions, ou plutôt leurs variations imprévisibles, ont une incidence négative sur la fiabilité et l'efficacité économique des activités de navigation intérieure. Notamment en cas de mauvais entretien, les objectifs fixés pour le niveau d'eau moyen bas ne sont pas respectés et la profondeur de la voie navigable peut être insuffisante pour le tirant d'eau des bateaux pendant un nombre excessif de jours par an. Il en découle que les exploitants en navigation intérieure (et leurs clients) ont à connaître des coefficients de remplissage médiocres et des tarifs de fret élevés ou fluctuants. L'attrait et la compétitivité du transport par voie navigable peuvent s'en trouver réduits. En cas de mauvaise gestion ou de mauvais entretien d'une voie navigable, une attention particulière sera accordée aux mesures correctives.

25. Sections de voie navigable dont les écluses sont insuffisamment disponibles :

La limitation de la disponibilité et de la capacité des écluses entraîne généralement des retards imprévisibles et une augmentation des temps d'attente. Cela a une incidence directe sur l'efficacité économique et la fiabilité des activités de transport par voies navigables intérieures. En conséquence, le taux d'heures de fonctionnement non productives augmente et la fiabilité du transport par voie navigable en matière de délais diminue. Des mesures liées à l'ENS peuvent viser à renforcer la capacité.

26. Sections de la voie navigable présentant une largeur, une profondeur ou une hauteur trop limitées :

Dans certains couloirs, des sections dont le rayon de courbe est trop faible, des canaux insuffisamment larges et une médiocre hauteur sous les ponts (qui, toutefois, ont en général des dimensions stables) peuvent constituer des goulets d'étranglement. Le processus d'ENS doit viser à recenser ces goulets d'étranglement des infrastructures et produire des solutions permettant d'y remédier. La consultation des utilisateurs est un mécanisme essentiel permettant de détecter les goulets d'étranglement dans les infrastructures et de débattre des solutions possibles.

27. Le processus d'ENS est proposé comme un cycle d'amélioration continue. Il doit comprendre les principaux attributs de la gestion intégrée des voies navigables (PLATINA, 2016), et doit donc être :

- *Ciblé* : chaque activité d'entretien ou de gestion des voies navigables doit être menée dans le cadre d'objectifs définis, notamment quantitatifs, de niveaux de service, etc. ;
- *Stratégique* : pour réaliser les objectifs de manière coordonnée, efficace et efficiente, une stratégie de gestion des voies navigables doit être appliquée, dans le but d'atteindre l'ENS au plus tard à l'horizon 2030 et à le maintenir ensuite ;
- *Pluridisciplinaire* : les voies navigables ne sont pas seulement des voies de circulation mais sont caractérisées par une gamme d'autres usages aux intérêts parfois contradictoires ;
- *Participatif* : en raison de la nature multiple des voies navigables, une gestion participative est souhaitable afin de comprendre et de respecter les autres usages des voies navigables. Toutes les parties prenantes concernées devraient donc être engagées dans le processus de planification visant à atteindre et conserver l'ENS.

28. En outre, des consultations avec des parties prenantes et des responsables de voies navigables ont fait apparaître que le processus d'ENS doit en outre :

- *Être fondé sur les faits* : le processus doit être transparent pour toutes les parties concernées, c'est-à-dire que le respect ou le non-respect des valeurs cibles doit être facile à contrôler au moyen de certains indicateurs de résultat ;
- *Réduire au minimum la charge administrative* : le processus et les activités de notification doivent être réduits au minimum en utilisant des données disponibles et des sources numériques dans toute la mesure possible, éventuellement avec l'appui de la Commission européenne. En outre, il conviendrait de continuer d'harmoniser les bases de données disponibles (par exemple la base de données de la CEE sur les normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (base de données du Livre bleu), la base de données TENTec⁹ et les bases de données nationales relatives aux voies navigables) et modérer les demandes multiples et la fourniture de données analogues ;
- *Être conçu comme un moyen d'atteindre un objectif* : le processus de l'ENS, y compris la collecte et la communication de données, doit aboutir à un bon fonctionnement du système européen de voies navigables conformément aux dispositions du règlement (UE) 1315/2013.

29. L'intention du projet de processus d'ENS n'est pas de définir ou redéfinir les dimensions cibles des sections des voies navigables au début de chaque cycle du processus. Les réglementations et régimes nationaux et supranationaux, tels que résumés dans le deuxième rapport spécial d'étude sur l'ENS¹⁰, constituent une bonne base de départ pour des cycles d'amélioration visant à atteindre les valeurs cibles convenues. L'étude a permis de faire apparaître que sur de nombreuses voies navigables il est déjà difficile de satisfaire aux cibles actuelles (par exemple d'obtenir un tirant d'eau suffisant sur le Danube, l'Elbe et l'Oder).

30. Par ailleurs, le processus d'ENS proposé pourrait fournir des orientations aux responsables des voies navigables sur la façon de déterminer des objectifs appropriés pour les dimensions du chenal de navigation (y compris pour les voies navigables ne répondant pas aux prescriptions de la classe IV). Cela doit faire partie d'une vision à long terme ou d'un plan visant à mettre en œuvre un processus cyclique pour atteindre et maintenir l'ENS, également sur la base de la consultation des parties prenantes. De cette façon, le processus d'ENS contribuera à améliorer et contrôler les conditions de navigabilité de manière permanente, avec l'appui des administrations des voies navigables ayant l'expérience de la planification à long terme et des processus cycliques.

E. Définition des normes minimales du processus d'ENS

31. Sur la base de différents exemples de bonnes pratiques pour chacune de ces étapes (telles que déterminées dans le cadre des consultations avec les parties prenantes et en fonction de recherches documentaires qui seront décrites dans le septième rapport spécial sur les directives pour l'ENS), les principaux éléments d'un processus minimum d'ENS ont été formulés et structurés en six étapes, comme indiqué sur la figure 3. Certaines étapes de ce processus font déjà partie d'une pratique courante dans certains pays et seraient facilement acceptées par les parties prenantes de ces pays, notamment les responsables des voies navigables. Le plan de développement de l'ENS s'appuie sur ces bonnes pratiques, sur les documents disponibles et sur les plans de gestion des voies navigables. La principale valeur ajoutée de cette description provient de ce que, pour la première fois, les étapes sont regroupées dans un processus cyclique, inspiré par les bonnes pratiques et les meilleurs

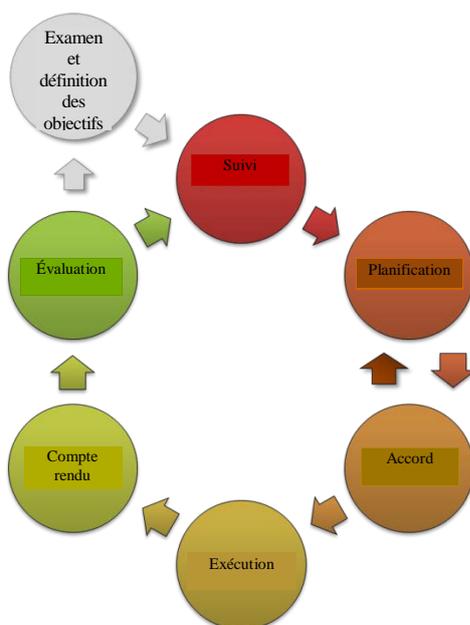
⁹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/index_en.htm.

¹⁰ Le deuxième rapport spécial, intitulé « Approaches towards a Good Navigation Status on European Inland Waterways », a été achevé et présenté à la Commission européenne en décembre 2016. Ce rapport peut être consulté à l'adresse : www.inlandnavigation.eu/what-we-do/good-navigation-status/.

éléments du processus recensés dans toute l'Europe au cours de l'étude. Le processus d'ENS doit normalement être effectué suivant un cycle annuel. En tant que processus cyclique, le processus d'ENS peut débuter à l'une quelconque de ses étapes (c'est-à-dire, pas nécessairement dans la phase de suivi). En tout état de cause, une description et une évaluation du *statu quo* sont nécessaires au départ. Cela peut conduire à un examen et une définition des objectifs (voir le cercle gris sur la figure 3).

Figure 3

Les principales étapes du processus d'ENS



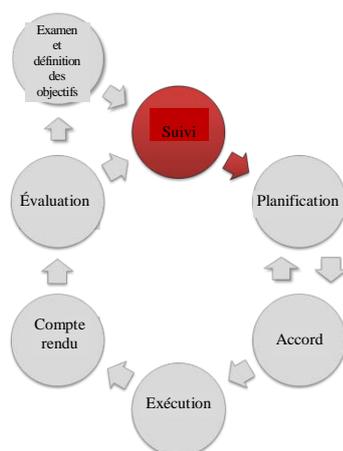
Étape 0 : Examiner et définir les objectifs

32. Étant donné que déterminer ou définir de nouvelles dimensions cibles pour une section de voie navigable n'est pas l'objectif principal au début de chaque cycle du processus d'ENS, l'examen et la définition des objectifs ne sont pas intégrés en tant qu'étape obligatoire mais en tant qu'étape facultative initiale du processus (si nécessaire). Des directives et des objectifs stratégiques internes ayant trait à l'entretien du chenal sont normalement déjà en place et peuvent être extraits des processus de gestion et de base de l'autorité chargée de la voie navigable (tel que résumé dans le deuxième rapport spécial sur l'ENS). Ce n'est que si les objectifs de gestion de l'ensemble des voies navigables ne permettent visiblement pas de parvenir à l'ENS d'ici à 2030, ou si les activités d'évaluation (étape 6) font apparaître que ces objectifs doivent être révisés ou précisés, ou qu'une consultation des parties prenantes doit être lancée. Il peut en découler une redéfinition des valeurs cibles locales de façon à atteindre et maintenir l'ENS.

33. Un examen des objectifs de gestion des voies navigables peut aussi conduire à entamer des projets plus vastes tels que des études préparatoires et la construction de nouveaux sas d'écluses, la construction de canaux parallèles, l'augmentation de la hauteur de ponts, l'élimination de virages serrés, l'élargissement et l'approfondissement des canaux, etc.

34. Pour les sections des cours d'eau à courant libre, un examen des objectifs de gestion des voies navigables pourrait également inclure la définition de valeurs cibles liés à des niveaux d'eau de référence.

Étape 1 : Suivi et analyse de l'état de la voie navigable



35. Étant donné que le processus d'ENS est lié aux faits, les activités de mesure et de suivi constituent une étape fondamentale du processus.

Étape 1a : Collecte de données

36. Des données sur les éléments matériels directs, c'est-à-dire concernant l'état physique de la voie navigable, sont recueillies au cours de la première étape du processus d'ENS. De manière facultative et volontaire, cette démarche peut être étendue aux voies navigables des classes inférieures et aux voies navigables de pays non membres de l'UE :

- Chenaux : analyse de la fermeture des voies navigables à la navigation et état actuel du chenal de navigation (profondeur/largeur) sur la base des études hydrographiques du lit des cours d'eau. Cela inclut : a) suivi des structures hydrologiques et du balisage du chenal afin de déterminer les zones critiques dans le chenal de navigation (diminution de la profondeur et de la largeur ou du rayon de courbe) ; et b) analyse de la disponibilité du chenal (par exemple au moyen du suivi des fermetures pour cause de glace, d'inondation, d'accident, de manifestation, etc.). Il est recommandé, lorsque cela est possible, d'utiliser une interface numérique entre les données collectées à partir des avis à la batellerie et la base TENtec ;
- Écluses : suivi des fermetures, des délais d'attente et de la disponibilité des écluses, éventuellement au moyen des données des outils électroniques de répartition des écluses ; ici, la source d'information recommandée sont les avis à la batellerie. En outre, les données relatives à la position des systèmes automatiques d'identification pourraient être utilisées pour élaborer des informations sur les temps d'attente et de parcours. Cela pourrait toutefois nécessiter une justification juridique au niveau national et l'accord des armateurs ;
- Hauteur sous les ponts : le suivi des fermetures et des tirants d'air des ponts au moyen soit de systèmes de détection verticale soit de calculs par rapport aux jauges de référence.

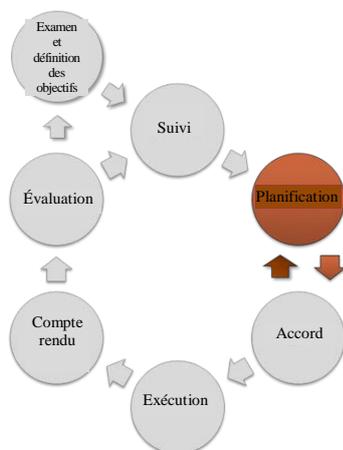
37. Pour garantir la bonne application, les formats et le découpage des données de la base TENtec doivent être harmonisés autant que possible avec les structures de données utilisées par les diverses administrations chargées des voies navigables. Cela permettrait d'éviter le chevauchement des activités de collecte de données. Des scripts seront nécessaires pour établir une passerelle entre les avis à la batellerie quotidiens pour certaines sections et objets particuliers et les données agrégées annuelles de la base TENtec. Il peut être envisagé d'élargir l'utilisation de cet instrument de suivi, à titre volontaire, aux États non membres de l'UE et aux voies navigables des classes inférieures.

Étape 1b : Analyse des données et recensement des goulets d'étranglement en vue d'atteindre l'ENS

38. L'analyse des données recueillies doit permettre de déterminer quelles sont les sections de voies navigables posant le plus de problèmes pour l'année considérée. Cela peut concerner des sections de voie navigable touchées par une longue durée de fermetures imprévues, par exemple en raison de pannes de l'écluse, et des chenaux de navigation qui n'atteignent pas les dimensions visées. Dans l'idéal, cette évaluation peut être faite au moyen de la base TENtec. Les sections posant problème peuvent être mises en évidence au moyen de cartes. Toutefois, cela nécessite des données de bonne qualité et un bon taux de renseignement des paramètres de la base TENtec.

39. L'emplacement de sections à faible profondeur, qui ne satisfont pas aux normes minimales (telles que déterminées lors de l'étape 0), peut varier d'une année à l'autre et d'une semaine à l'autre, en particulier dans les sections à courant libre. Pour cette raison, il convient d'effectuer des enquêtes régulières sur le lit des cours d'eau, en fonction du caractère dynamique de certains tronçons. Les écluses et les ponts qui imposent les restrictions les plus importantes sont déterminés grâce à l'analyse systématique des données (par exemple, temps d'attente moyens les plus longs, temps d'immobilisation les plus longs, plus fortes limitations du tirant d'air). En plus des mesures effectuées par des autorités officielles (par exemple celles chargées des voies navigables, des services d'information fluviale et des écluses), la collecte des réactions des usagers des transports doit être organisée de manière régulière, afin de déterminer et de valider conjointement les principaux goulets d'étranglement, ce qui doit être le point de départ des plans visant à éliminer ou atténuer ces goulets d'étranglement dans le cadre des plans de développement de l'ENS.

Étape 2 : Planification des mesures



40. À la fin de l'étape 1, une liste de goulets d'étranglement ou de sections posant problème dans le réseau de voies navigables est établie. Elle prend en considération les plans existants visant à améliorer les conditions de navigation. En fonction de ces résultats du suivi et des analyses, des mesures correctives et/ou préventives doivent être définies, planifiées et présentées aux gestionnaires des voies navigables ou dans le cadre des plans de développement élaborés par les États membres de l'UE. Pour les voies d'eau internationales, cela doit être fait en étroite coopération avec les instances de coordination internationale, telles que les commissions fluviales. Ces plans renvoient aux plans et programmes déjà existants aux niveaux régional ou national et au niveau des commissions fluviales, et déterminent des plans ou mesures additionnels (si nécessaire). Les plans de développement de l'ENS doivent en particulier s'attacher :

- Aux insuffisances du réseau eu égard au respect des valeurs cibles qui nécessitent des mesures d'adaptation (par exemple des travaux de rénovation ou de modernisation) ou une dérogation, si les normes minimales ne peuvent être atteintes ;

- Aux mesures visant à atteindre l'ENS au moyen d'une demande de cofinancement adressée à des programmes européens, par exemple le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe¹¹.
41. Ces mesures peuvent comprendre les éléments suivants :
- a) Mesures de gestion du trafic :
 - Amélioration du balisage du chenal en fonction de ses dimensions et de l'intensité du trafic ;
 - Intensification du temps de service des écluses et des ponts ;
 - b) Mesures d'entretien des infrastructures :
 - Dragage du chenal de navigation (soit en ôtant les sédiments du chenal profond, soit en draguant le chenal sur toute sa largeur) ;
 - Entretien préventif des portes et sas d'écluse ;
 - c) Mesures de construction des infrastructures :
 - Adaptation des installations hydrauliques (par exemple épis ou digue longitudinale) ;
 - Modernisation ou construction de ponts et d'écluses ou barrages ;
 - Modernisation des canaux (par exemple accroissement de leur largeur ou de leur profondeur) ou construction de nouveaux canaux.

Étape 2a : Projet de conception de mesures

42. Les mesures correctives et/ou préventives doivent être déterminées et planifiées en vue de nouvelles discussions avec les parties prenantes (étape 3) et de leur exécution (étape 4). Le projet de mesures d'entretien du chenal doit déterminer l'emplacement et le calendrier du dragage, le type de sédiments à draguer et leur cubage ainsi que l'emplacement du site où les déblais de dragage seront déversés dans le cours d'eau. Les activités d'entretien des écluses sont définies de la même manière.

43. Pour accroître la disponibilité du chenal de navigation, les autorités chargées de la voie navigable peuvent choisir entre diverses options, qui se caractérisent par des différences de coûts, d'incidence sur la disponibilité, de temps de réalisation, de durée de leur effet, de coûts induits, d'incidence sur l'environnement ainsi que sur les autres utilisations et sur les parties prenantes. Afin de déterminer la meilleure mesure pour une section déterminée, toutes les mesures doivent être comparées au *statu quo* (« option zéro ») ainsi qu'entre elles. Ces informations sont partagées avec les acteurs concernés, en tenant compte des résultats socioéconomiques, de l'analyse financière et de l'acceptation sociale des projets, selon les modalités prescrites dans les procédures nationales. Cette action est menée afin de mettre en place un processus de planification intégré et transparent, comprenant des boucles de rétroaction et d'itération entre les étapes 2 (Planifier les mesures) et 3 (Convenir des mesures) du processus. Les parties prenantes qu'il convient d'impliquer officiellement (et à qui doit être accordé le statut de partie à la procédure d'approbation) lors de la phase de planification dépendent des dispositions nationales et de l'ampleur du projet (par exemple les autorités responsables de la navigation, les propriétaires fonciers, les autorités d'un parc national). Les plans initialement établis du point de vue des transports doivent être ajustés pour parvenir à des synergies et des compromis.

¹¹ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil, du 11 décembre 2013, établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

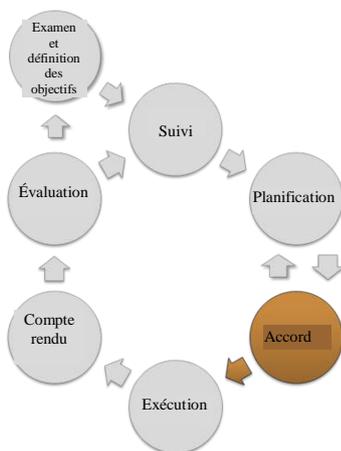
44. Un exemple clair et important à cet égard est l'interaction étroite qui doit être organisée avec les prescriptions et intérêts environnementaux découlant de la Directive-cadre sur l'eau (DCE)¹² et de l'objectif de parvenir à un bon état écologique des eaux européennes.

Étape 2b : Planification temporelle et budgétaire

45. La phase de planification comprend également l'établissement d'un calendrier provisoire. Le temps nécessaire pour les procédures d'autorisation et d'approbation peut normalement être planifié sur la base de l'expérience antérieure. En particulier, dans le cas des sections à courant libre, la planification temporelle de l'exécution effective des travaux est fortement tributaire des débits d'eau réels, et en tout état de cause doit être fondée sur des séries chronologiques et des valeurs statistiques (par exemple la saison prévue des basses eaux), en tenant compte des aspects environnementaux (protection des frayères en période de frai, saisons migratoires pour les oiseaux, etc.). En outre, les activités de révision des écluses (notamment l'entretien préventif) doivent être planifiées en basse saison de navigation. Afin de limiter les inconvénients, il est important de consulter les industriels des transports et de notifier les interventions suffisamment à l'avance aux usagers des transports de la voie navigable. Il est important que l'industrie des transports mette aussi activement à profit ces occasions pour fournir un avis sur le calendrier prévu.

46. Les principaux facteurs de succès du processus de coordination d'entretien des écluses sont une bonne communication entre toutes les parties prenantes et de bons échanges avec le secteur des transports. Les représentants de l'industrie doivent avoir la possibilité de faire des propositions pour améliorer la programmation des fermetures des écluses ainsi que pour améliorer l'infrastructure des voies navigables en général. Après examen, le calendrier doit être rendu contraignant pour l'administration des voies navigables ainsi que pour les gestionnaires et opérateurs des écluses, et doit être communiqué suffisamment à l'avance aux usagers des transports. Des processus de consultation et d'information similaires avec l'industrie des transports doivent être mis en place pour les travaux de construction (par exemple les ponts) qui pourraient créer des entraves au trafic.

Étape 3 : Accord sur les mesures



47. Comme on l'a vu, il existe une interaction étroite entre l'étape 2 (Planification) et l'étape 3 qui concerne l'accord sur les mesures à prendre. L'acceptation et l'engagement des parties prenantes est un élément décisif du succès du processus d'ENS. En outre, dans le cas des voies navigables internationales, les administrations des voies navigables doivent tenir compte des acteurs de tous les États riverains à différents niveaux et dans divers domaines de compétence.

¹² Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2000, établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

Étape 3a : Élaborer des mesures avec les parties prenantes (instances nationales d'utilisateurs)

48. L'intégration des parties prenantes et des groupes d'intérêts est particulièrement importante pour les sections problématiques de voie navigable où différents usages (par exemple l'écologie, la protection contre les inondations, les loisirs) sont en conflit, ou lorsque la réalisation de l'ENS est fortement contestée, en vue de parvenir à des solutions communes. Les bonnes pratiques en matière de participation des parties prenantes se caractérisent par une communication régulière, récurrente et fondée sur les faits (généralement une ou deux fois par an) Les parties prenantes doivent être informées sur les questions ci-après en fonction du plan de développement de l'ENS :

- Situation actuelle de la voie navigable et mesures mises en œuvre dans la période précédente ;
- Résultats du suivi (état actuel de la voie navigable) ;
- Présentation de propositions de mesures et de leurs effets attendus ;
- Calendrier prévu des mesures.

49. Les contributions et les réactions des parties prenantes peuvent ainsi être utilisées pour adapter les mesures proposées (ce qui crée une boucle de rétroaction vers l'étape 2) ou les hiérarchiser ; cela se traduira dans les actualisations du plan de développement de l'ENS. Fixer des priorités pour les mesures sur les infrastructures de transport implique essentiellement une hiérarchisation, par exemple en définissant les incidences négatives les plus fortes sur les usagers des infrastructures, les conditions les plus mauvaises comparées à un niveau de service cible ou les pertes monétaires les plus élevées dues à un dysfonctionnement. Par exemple, en ce qui concerne l'entretien du chenal dans les secteurs à courant libre, la priorité doit être accordée aux sections peu profondes présentant la plus faible profondeur du chenal de navigation en période de basses eaux. Il est possible d'appliquer d'autres critères, tels que la largeur du chenal conservant une profondeur suffisante ou le taux de sédimentation dans certains goulets d'étranglement d'importance particulière.

50. L'objectif fondamental est d'intégrer l'ensemble des intérêts concernés (secteur des transports par voie navigable, environnement, pêche, etc.) dans la conception des mesures, ce qui permet de prévenir des obstacles ultérieurs et de réduire considérablement le montant d'éventuelles mesures d'indemnisation. La planification intégrée comprendrait donc notamment les mesures suivantes :

- L'intégration des parties prenantes concernées dans la phase de cadrage initial de chaque mesure (étape 2) ;
- La détermination des objectifs du projet intégré comprenant les objectifs en matière de navigation intérieure, de droit de l'environnement ainsi que d'autres utilisations du cours d'eau telles que la protection de la nature, la gestion des inondations et la pêche ;
- La mise en œuvre du processus de planification intégrée pour traduire les objectifs en matière de navigation et d'environnement en projets de mesures concrètes, créant ainsi une situation gagnant-gagnant ;
- Le suivi de la navigation et de l'environnement à tous les stades : avant, pendant et après la réalisation du projet, afin de permettre une mise en œuvre adaptée des mesures si nécessaire.

Étape 3b : coordonner les mesures proposées avec d'autres responsables des voies navigables (au niveau du couloir)

51. Dans le cas des couloirs internationaux de transport par voie navigable, la coordination supranationale des mesures de gestion des voies navigables est cruciale et doit être intégrée dans le processus. La coordination des mesures de gestion des voies navigables au niveau du couloir doit contribuer à :

- Assurer la continuité de la navigation et des niveaux de service communs pour la voie navigable ;
- Prévenir les longues perturbations de la navigation aux sections transfrontières ;
- Échanger des bonnes pratiques entre les responsables des voies navigables (par exemple des procédures efficaces pour atteindre les objectifs à moindre coût pour les budgets publics).

52. Les instances existantes pour les couloirs de transport, groupes directeurs pour des macrorégions ou groupes de coordination des commissions fluviales peuvent servir d'instances en vue de la coordination multilatérale des activités de gestion des voies navigables au niveau des couloirs.

Étape 3c : Obtenir les approbations et permis officiels au niveau national (le cas échéant)

53. Des réunions d'information annuelles en vue de travaux d'entretien doivent être préparées dans l'objectif de parvenir à un consensus avec l'autorité chargée de la navigation concernant les mesures nécessaires et la hiérarchisation des interventions de gestion du chenal.

54. En ce qui concerne les mesures d'entretien du chenal, des notifications ou licences officielles des autorités nationales compétentes sont dans certains cas nécessaires, concernant :

- Le cadre législatif européen applicable ;
- La législation sur l'eau ;
- Le droit de l'environnement (y compris une évaluation d'impact en ce qui concerne les zones Natura 2000)¹³ ;
- Le droit de la navigation ;
- La législation sur les parcs nationaux (dans certaines régions) et autres lois pertinentes.

55. Dans le cadre du processus d'obtention des autorisations légales pour les mesures de gestion des voies navigables (généralement un processus itératif de négociations et d'audiences), les autorités compétentes doivent tenir compte des intérêts des utilisateurs et des questions relatives aux usages. Les autorités se composent habituellement d'experts officiels chargés de juger des divers effets des mesures de gestion des voies navigables sur d'autres utilisations desdites voies navigables (par exemple la pêche, l'écologie, les loisirs, les réserves naturelles, l'eau potable, la production d'électricité).

56. En principe, une autorisation doit être demandée aux autorités nationales pour chaque mesure d'intervention physique sur la voie navigable, mais des permis à moyen ou à long terme sont généralement préférés. Une notification valide comprend toujours certaines prescriptions réglementaires quant à la manière dont les travaux d'entretien concernés doivent être effectués (par exemple préciser les mois où aucun dragage n'est autorisé en raison des perturbations à la faune et la flore, les niveaux d'eau au-dessus et au-dessous desquels le dragage est interdit, ou la limitation des quantités de déblais de dragage qu'il est permis de verser dans le cours d'eau en une seule fois). Dans certains cas, les autorités délivrent des notifications à moyen ou à long terme qui peuvent concerner des interventions physiques pendant une période de plusieurs années, en fonction de prescriptions réglementaires spécifiques pour les travaux d'entretien approuvés. Dans ce cas, un permis distinct n'est pas exigé pour chaque intervention.

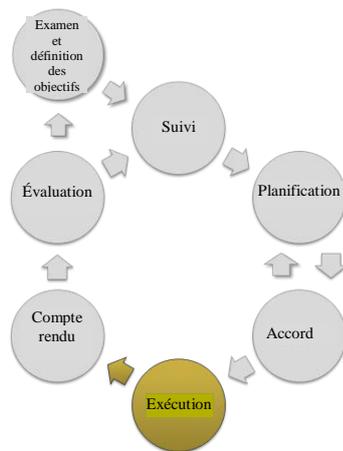
57. Il peut être difficile de trouver un équilibre entre la nécessité d'interventions physiques pour la navigation et une protection de l'environnement suffisante. Toutefois, dans de nombreux cas, les mesures permettant d'atteindre l'ENS peuvent être conçues de

¹³ Un réseau coordonné de zones protégées dans les États membres de l'UE. De plus amples informations sont disponibles à l'adresse : http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/index_en.htm.

façon à minimiser les incidences sur d'importantes fonctions des voies navigables ou même de manière à rétablir des fonctions écologiques. Parmi les mesures d'atténuation, on peut mentionner la restauration des berges par suppression des enrochements, la création de zones d'eau stagnante et de structures de sable ou de gravier, la reconnexion des bras latéraux, etc.

58. Les processus décrits ci-dessus suffiront pour les travaux de maintenance ordinaire. Toutefois, dans le cas des grands projets de modernisation structurelle de la voie navigable, des évaluations plus approfondies sont nécessaires. Les coûts et les avantages des mesures doivent être pris en compte de façon neutre et dans une perspective socioéconomique large faisant appel à la méthode fondée sur les compétences et axée sur la recherche des valeurs optimales pour les paramètres considérés et sur des services de qualité à la navigation, tout en tenant compte du potentiel de transport de l'ensemble du corridor.

Étape 4 : Exécuter des mesures



Étape 4a : Exécuter ou sous-traiter les mesures convenues

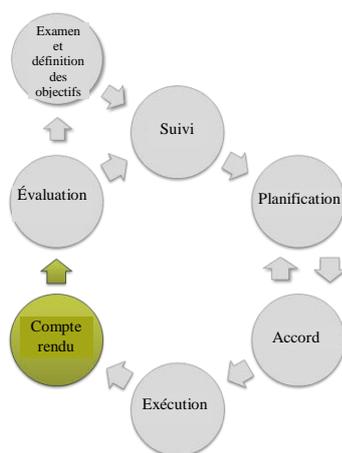
59. Dans la plupart des États membres de l'Union européenne, les activités de construction et d'entretien sont exécutées par des entrepreneurs privés sur la base d'accords-cadres couvrant une période de plusieurs années.

60. Les travaux d'entretien les plus courants consistent à draguer pour atteindre les niveaux requis de profondeur et de largeur du chenal de navigation. C'est une condition essentielle pour l'ENS, en particulier sur les sections à courant libre dynamique. Les pratiques optimales en la matière sont présentées dans le septième rapport spécial sur les directives pour l'ENS.

Étape 4b : Informer les parties prenantes en temps réel

61. Outre les informations fournies à l'avance et rétrospectivement, certaines parties prenantes doivent être informées en temps réel. Les avis à la batellerie fournis par les services d'information fluviale constituent à cet égard un outil approprié ; ce format normalisé de données peut être utilisé à la fois pour les services indirects (publication d'avis sur Internet) et pour les services directs (par exemple en cas de distribution par courrier électronique). Outre les services d'information fluviale, des services d'information en ligne et nomades fournissent des informations sur l'état et la disponibilité des voies navigables. Dans ce cas, un service à l'échelle du couloir est préférable à des solutions nationales.

Étape 5 : Rendre compte des résultats



Étape 5a : Réunir des informations sur les résultats des activités de gestion de la voie navigable

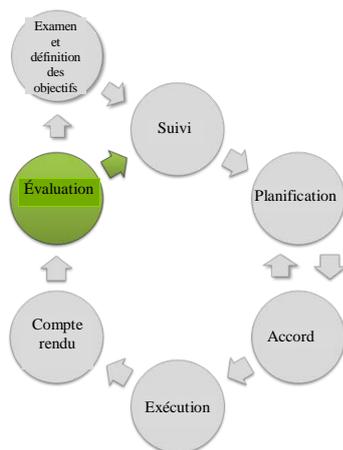
62. Les résultats des mesures de gestion de la voie navigable doivent être dûment recueillis et rapportés. Les travaux des éventuels sous-traitants doivent être suivis et contrôlés ; pour cette raison, les rapports établis par la direction des travaux ainsi que les études hydrographiques définitives des sites de dragage et de déversement doivent être analysés. En outre, les informations nécessaires au suivi des indicateurs de résultats doivent être recueillies. Les données ne doivent pas être traitées au seul niveau national, mais les principales données sur les résultats doivent aussi être transmises à la base de données TENtec, afin d'actualiser un aperçu thématique de l'état de la navigation sur les diverses voies navigables européennes.

Étape 5b : Informer les parties prenantes a posteriori

63. Les autorités nationales et locales chargées des voies navigables doivent avoir l'obligation d'informer les usagers sur les questions qui pourraient influencer sur la sécurité et l'accessibilité des voies navigables. Le type d'informations et les outils employés pour les communiquer doivent satisfaire aux besoins de groupes d'utilisateurs multiples : conducteurs de bateaux, prestataires de services logistiques, administrations des voies navigables, sociétés de dragage, etc. La disponibilité continue d'informations sur l'état du chenal pour chaque groupe cible d'utilisateurs de la voie navigable et d'autres parties prenantes est d'une importance fondamentale pour le processus d'ENS. L'information doit être exacte, à jour et facilement accessible. Dans l'idéal, elle devrait être disponible sur une seule plateforme en ligne par couloir de transport. En tout état de cause, une méthode d'information transfrontières et à l'échelle du couloir de transport est essentielle.

64. L'entretien axé sur les utilisateurs de la voie navigable vise à appliquer les meilleures méthodes pour communiquer des informations pertinentes aux utilisateurs et à obtenir d'eux les informations nécessaires. Il s'agit non seulement d'*informer* au mieux les utilisateurs, mais aussi de les *consulter* et de les *intégrer* au processus d'entretien. Il est essentiel que les décideurs politiques ainsi que les directions des administrations des voies navigables soient disposés à satisfaire les attentes du client dans le processus.

Étape 6 : Évaluer les mesures



Étape 6a : Évaluation d'impact a posteriori

65. L'évaluation de l'efficacité des mesures prises pour atteindre l'ENS consiste par exemple à mesurer les effets des mesures d'entretien de la voie navigable (c'est-à-dire le dragage d'entretien ou le repositionnement du chenal de navigation) pour vérifier si les travaux ont été efficaces pour atteindre les objectifs fixés en matière de tirant d'eau. L'évaluation de la largeur et de la profondeur est fondée sur la surveillance des changements hydromorphologiques du lit du fleuve et sur les effets environnementaux. Pour l'évaluation des mesures concernant la disponibilité des écluses et la hauteur sous les ponts au cours de la période considérée, des sources de données pour la plupart automatisées, telles que les avis à la batellerie et autres outils des services d'information fluviale, peuvent être utilisées.

66. Une condition préalable indispensable à toute évaluation des effets des activités d'entretien de la voie navigable est de disposer d'un nombre suffisant d'enquêtes hydrographiques sur le lit du cours d'eau, notamment pour les sections à courant libre. Seule une évaluation systématique des études bathymétriques du lit du cours d'eau en combinaison avec une analyse détaillée des facteurs qui influent sur la dynamique de celui-ci permettent d'évaluer et d'optimiser les mesures d'entretien de la voie navigable.

67. Une nouveauté intéressante qui pourrait être intégrée à l'avenir à cette évaluation sont les données recueillies au moyen de matériels d'écholocation à bord de navires commerciaux, qui sont actuellement mis au point et à l'essai dans le cadre des projets PROMINENT¹⁴ et CoVadem¹⁵. Le secteur des transports peut utiliser ces données et ces instruments pour déterminer les goulets d'étranglement réels découlant d'une profondeur insuffisante d'une section et les notifier à l'administration chargée des voies navigables. Cette participation directe des utilisateurs contribuera à accroître la fiabilité de la voie navigable et sera efficace pour améliorer la qualité des travaux d'entretien.

68. D'autres indicateurs concernant les facteurs matériels, tels que les données sur les temps d'attente aux écluses, la hauteur sous les ponts, etc. peuvent en partie être déterminés par des moyens électroniques, tels que les journaux de bord électroniques relatifs aux écluses fondés sur l'AIS, qui pourraient être fournis par les utilisateurs (conducteurs de bateaux) volontaires pour partager leurs données AIS anonymement à de telles fins.

¹⁴ Un projet répondant à des besoins essentiels de développement technologique et permettant de surmonter les obstacles à l'innovation et de rendre le secteur de la navigation intérieure en Europe plus respectueux de l'environnement, financé par la Commission européenne au titre du programme Horizon 2020. Pour de plus amples renseignements, se reporter au site www.prominent-iwt.eu/.

¹⁵ CoVadem est une initiative des sociétés MARIN, Deltares, Autena Marine and Bureau Telematica Binnenvaart pour la collecte en temps réel de données sur les bateaux et sur le cours d'eau. Pour de plus amples renseignements, se reporter au site www.covadem.org/.

Étape 6b : Procéder régulièrement à des études de satisfaction des utilisateurs et définir les enseignements tirés de l'expérience

69. Afin d'accroître la satisfaction des clients, les administrations chargées des voies navigables doivent faire usage d'instruments de consultation tels que des listes de contrôle et des consultations des utilisateurs des transports, en particulier pour le suivi de l'état des composantes indirectes de l'ENS. Des enquêtes auprès d'utilisateurs anonymes peuvent contribuer à évaluer leurs résultats en ce qui concerne les activités régulières d'entretien, la fourniture d'informations, etc.

70. Les résultats et les expériences du processus d'ENS doivent être résumés et consignés dans les plans de développement de l'ENS, en tant que contribution à une courbe d'apprentissage des responsables des voies navigables et des parties concernées.

F. Méthode organisationnelle pour le processus d'ENS

71. Une série de mesures organisationnelles est nécessaire pour la mise en œuvre concrète du processus d'ENS en vue de parvenir à une coordination adéquate aux niveaux national et international ainsi qu'au niveau de l'Union européenne et d'assurer le bon fonctionnement du réseau de voies navigables RTE-T dans son ensemble. En l'occurrence, les processus d'ENS et les processus de coordination transfrontières déjà existants peuvent être utilisés pour éviter une charge de travail supplémentaire sans valeur ajoutée. Par conséquent, une éventuelle modification des méthodes de travail, sur la base d'une coopération renforcée à différents niveaux, devrait être examinée selon que de besoin. À titre préliminaire, le cadre organisationnel pour la mise en œuvre concrète du processus d'ENS comprendra quatre niveaux : le niveau national (niveau 1), le niveau des voies navigables internationales (niveau 2), le niveau européen (niveau 3) et le niveau paneuropéen (niveau 4). Ces niveaux peuvent s'explicitier comme suit :

a) Niveau national (niveau 1)

72. Un organe national chargé de l'ENS dans chaque État membre de l'UE (Ministère des transports ou administration nationale des voies navigables) :

- Contribue à déterminer et à mettre en œuvre les améliorations de l'infrastructure, les travaux d'entretien, la gestion de la circulation et autres composantes matérielles directes et indirectes de l'ENS ;
- Recense les sections où des objectifs pour des composantes matérielles de l'ENS ne peuvent pas être atteints pour des raisons physiques ou fonctionnelles et établit les demandes de dérogation correspondantes ;
- Établit les plans de gestion des voies navigables incorporant les éléments du processus d'ENS ou le plan de développement de l'ENS, si nécessaire ;
- Consulte les parties prenantes sur les niveaux de qualité de service dans les différentes sections des voies navigables et assure l'échange d'informations.

b) Niveau des voies d'eau internationales connectées (niveau 2)

73. Un organe chargé de la coordination internationale du processus d'ENS :

- Joue le rôle d'instance de suivi de la réalisation effective de l'ENS et de l'exécution des mesures transfrontières coordonnées ;
- Propose des mesures adaptées à la voie navigable internationale concernée ;
- Fournit des conseils techniques aux autorités nationales, mène des études ayant trait à l'ENS pour le bassin du cours d'eau concerné, etc.

c) Niveau européen (niveau 3)

74. La Commission européenne :

- Fournit une base d'informations actualisées sur l'état d'avancement de l'ENS dans chaque section de voie navigable du RTE-T (TENtec), qui peut servir de base pour le suivi et l'évaluation du réseau en ce qui concerne l'ENS ; un cadre de coopération avec les organes nationaux, le secteur des transports par voie navigable, les commissions fluviales, appuyé par des études de suivi et des évaluations du réseau ;
- Examine, dans le cadre de cette coopération, les propositions des États membres de l'UE visant à l'octroi de dérogations ;
- Assure la coopération en vue d'actualiser et d'étoffer les directives pour l'ENS et évalue les progrès accomplis en temps opportun.

75. Les plans de travail des couloirs RTE-T recensent les travaux d'infrastructure des voies navigables qui sont nécessaires pour réaliser et préserver l'ENS. Les mesures financières nécessaires sont envisagées pour ces travaux dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe ou de fonds régionaux.

d) Niveau paneuropéen (niveau 4)

76. La CEE pourrait envisager d'appuyer le processus d'ENS en harmonisant les plans de développement de l'ENS et de TENtec avec l'AGN et le Livre bleu, afin d'éviter les chevauchements. En particulier, la coordination et l'harmonisation des normes de navigabilité entre les États membres de l'UE et les pays voisins peuvent être une question à aborder dans le cadre de l'instance offerte par la CEE. La fluidité des transports à travers toute l'Europe nécessitera également une coordination avec les États européens non membres de l'UE.
