



Bruxelles, le 28.6.2013  
COM(2013) 475 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

**Premier rapport d'étape sur la mise en œuvre du document de travail des services de la Commission intitulé «Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox» (Réduction des émissions de polluants dues au transport maritime et dispositif pour un transport par voie d'eau durable)**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

# RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

## **Premier rapport d'étape sur la mise en œuvre du document de travail des services de la Commission intitulé «Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox» (Réduction des émissions de polluants dues au transport maritime et dispositif pour un transport par voie d'eau durable)**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

### **TABLE DES MATIÈRES**

1.	INTRODUCTION.....	4
1.1.	Objet du premier rapport d'étape et période de référence .....	4
1.2.	Résumé et structure du premier rapport d'étape.....	4
2.	MESURES À COURT TERME – ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE ET PROCHAINES ÉTAPES .....	5
2.1.	Instruments de financement de l'UE en matière de transport.....	5
2.2.	Banque européenne d'investissement (BEI) .....	7
2.3	Financement national .....	8
2.3.1	Aides d'État couvertes par les lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement.....	8
2.3.2.	Autres régimes nationaux et régionaux de soutien au transport maritime durable .....	9
2.4.	Dialogue et coopération technique au niveau international .....	9
3.	MESURES À MOYEN ET À LONG TERMES — SITUATION ACTUELLE ET PROCHAINES ÉTAPES .....	10
3.1.	Coordination avec les parties prenantes et les États membres.....	10
3.1.1.	Orientations concernant l'application de la directive 2012/33/UE.....	10
3.2.	Mesures réglementaires.....	11
3.2.1	Conditions-cadres pour l'utilisation du GNL marin en tant que carburant pour les navires .....	11
3.2.1.1.	Travaux en cours à l'OMI.....	11
3.2.1.2.	Travaux en cours à l'ISO .....	11
3.2.1.3.	Travaux en cours au niveau de l'UE.....	12
3.2.2.	Techniques d'épuration .....	14
3.2.2.1.	Approbation des systèmes embarqués d'épuration des gaz d'échappement.....	14
3.2.2.2.	Exigences relatives aux déchets issus de l'épuration .....	15
3.2.3	Branchement au réseau électrique terrestre.....	16
3.3.	Mise en place de l'infrastructure .....	17
3.4.	Recherche, développement technologique et innovation.....	17

4.	CONCLUSION .....	18
	ANNEXE 1 .....	20
	ANNEXE 2 .....	24

## 1. INTRODUCTION

En septembre 2011, la Commission a présenté un document de travail de ses services intitulé «*Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox*» (Réduction des émissions de polluants dues au transport maritime et dispositif pour un transport par voie d'eau durable)<sup>1</sup>. Ce document, ou «boîte à outils», accompagnait la proposition de modification de la directive 1999/32/CE du 26 avril 1999 transposant les normes adoptées en 2008 par l'Organisation maritime internationale (OMI) en ce qui concerne la teneur maximale en soufre des combustibles marins.

La boîte à outils proposait, dans le cadre des perspectives financières actuelles, plusieurs mesures d'accompagnement à court terme destinées à réduire les coûts de mise en conformité aux nouvelles normes concernant la teneur réduite en soufre. Elle proposait en outre un ensemble de mesures d'accompagnement à moyen et à plus long termes visant à répondre de manière plus globale et plus intégrée aux problématiques environnementales du secteur du transport maritime de l'UE.

### 1.1. Objet du premier rapport d'étape et période de référence

Le 21 novembre 2012, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 2012/33/UE modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins<sup>2</sup>. Cette directive promeut l'utilisation d'autres méthodes de mise en conformité que celles fondées sur les combustibles eux-mêmes, à savoir des méthodes fondées sur des technologies telles que les systèmes embarqués d'épuration des gaz d'échappement, les carburants de substitution comme le gaz naturel liquéfié (GNL) et le branchement au réseau électrique terrestre.

L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 10, point c), 2<sup>nd</sup> alinéa, de la directive 2012/33/UE prévoit que «la Commission, en coopération avec les États membres et les parties prenantes, élabore les mesures appropriées, y compris celles recensées dans le document de travail des services de la Commission [de] septembre 2011 [...], afin de promouvoir le respect des dispositions environnementales de la présente directive et d'en réduire au maximum les retombées défavorables possibles».

Le premier rapport d'étape couvre la période allant de septembre 2011 à janvier 2013. Il dresse le bilan de la mise en œuvre des mesures définies dans la boîte à outils, contient des propositions visant à renforcer la coopération entre la Commission, les États membres et les parties prenantes du secteur pour la gestion de la mise en œuvre des mesures et prévoit une méthode destinée à en élaborer de nouvelles, le cas échéant.

### 1.2. Résumé et structure du premier rapport d'étape

L'application de technologies aux fins de la mise en conformité avec la directive nécessite des investissements de capitaux privés, avec l'aide, si nécessaire, du secteur public. Le chapitre 2 décrit brièvement les progrès réalisés jusqu'à présent en ce qui concerne les mesures d'accompagnement à court terme prises pour assurer la poursuite du soutien spécifique apporté par les instruments de financement actuels de l'UE et les régimes de financement nationaux aux projets maritimes axés sur la promotion de solutions conformes à la nouvelle norme concernant la teneur réduite en soufre. Il présente les résultats obtenus et les difficultés de mise en œuvre, et propose des actions afin de surmonter ces dernières.

---

<sup>1</sup> SEC(2011) 1052 final.

<sup>2</sup> JO L 327 du 27.11.2012, p. 1.

Les travaux d'élaboration de mesures d'accompagnement à moyen et à long termes ont déjà commencé. Ils portent sur un ensemble d'actions à mener, d'une part, pour repérer et éliminer les lacunes réglementaires qui empêchent l'utilisation, dans de bonnes conditions de sûreté et de sécurité, des technologies propres de transport maritime et des carburants de substitution, notamment le GNL marin et, d'autre part, pour élaborer les normes nécessaires et construire les infrastructures vertes requises. Le chapitre 3 décrit brièvement où en est ce processus et définit la voie à suivre par la Commission, les États membres et les parties prenantes du secteur pour progresser conjointement dans la mise en œuvre de la boîte à outils. Dans ce contexte, la Commission propose de créer un groupe d'experts ad hoc, le Forum européen sur le transport maritime durable (ci-après le «Forum» ou l'«ESSF»). Le chapitre 4 présente la conclusion et résume les prochaines étapes.

L'annexe I expose une feuille de route relative à la mise en œuvre du dispositif pour un transport par voie d'eau durable (la boîte à outils) et l'annexe 2 présente la liste des projets d'autoroutes de la mer et des projets portuaires cofinancés par le RTE-T qui répondent à la priorité politique de réduction de la teneur en soufre.

## **2. MESURES À COURT TERME – ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE ET PROCHAINES ÉTAPES**

### **2.1. Instruments de financement de l'UE en matière de transport**

En 2011 et 2012, un soutien financier spécifique a été apporté, au titre du programme pour le réseau transeuropéen de transport (programme RTE-T) et du deuxième programme Marco Polo, à des projets maritimes axés sur la promotion de solutions permettant la mise en conformité avec la nouvelle norme relative à la teneur réduite en soufre et facilitant l'utilisation de systèmes embarqués d'épuration des gaz d'échappement, de carburants de substitution tels que le GNL et de dispositifs de branchement au réseau électrique terrestre.

#### **(a) Programme RTE-T**

Le programme RTE-T a cofinancé plusieurs projets concourant à l'objectif d'un soutien accru en faveur de l'utilisation de carburants à faible teneur en soufre, notamment sous la forme d'études de faisabilité, d'études de conception, d'actions pilotes et de travaux d'aide à la construction d'installations vertes telles que les stations de soutage à quai en GNL marin, les dispositifs d'alimentation électrique des navires à quai et les technologies d'épuration. La valeur totale des autoroutes de la mer et des projets portuaires cofinancés par le RTE-T est de 123 300 000 euros, dont 56 900 000 euros financés par l'UE.

Des infrastructures de soutage en GNL ont été installées non seulement dans la zone de contrôle des émissions de dioxyde de soufre, mais également en mer Méditerranée et dans l'océan Atlantique, la plupart du temps du fait d'initiatives volontaires prises par les États membres du sud de l'UE. Ces initiatives pourront contribuer au déploiement d'équipements de soutage en GNL dans toute l'UE.

Les actions visant à rendre le secteur du transport maritime plus vert et à mettre en place les infrastructures portuaires requises à cet effet, y compris les barges de soutage en GNL marin, resteront une priorité dans les prochains appels à propositions RTE-T annuels et pluriannuels. Il convient également de mettre l'accent sur d'autres mesures, telles que la validation et l'expérimentation de technologies innovantes propres, le soutien aux carburants de substitution, y compris le GNL, et la réalisation d'adaptations spécifiques sur les navires pour les mettre en conformité avec les normes environnementales. Il importera en outre de définir de nouvelles mesures en lien avec une adaptation aux connexions existantes et planifiées des

autoroutes de la mer. Les règles en matière d'aides d'État seront respectées en ce qui concerne les projets RTE-T, lorsque la question se posera.

**(b) Programme «Marco Polo II»**

En 2011, le programme Marco Polo<sup>3</sup> a introduit une priorité politique spécifique pour soutenir les projets de transport maritime à courte distance destinés à mettre en place des technologies innovantes de réduction des émissions et des pratiques opérationnelles efficaces.

Cependant, le taux de réponse du secteur à l'appel à propositions de 2011 a été très limité, à cause du climat économique et financier difficile. De ce fait, aucun projet de transport maritime à courte distance répondant à la priorité spécifique n'a été sélectionné. Par ailleurs, certains problèmes liés à la compétitivité de ce type de transport et à son incidence environnementale, tels que l'éventualité de distorsions dans la chaîne logistique ou d'un transfert modal rétrograde du transport maritime vers le transport routier consécutif au durcissement en 2015 des normes relatives à la teneur en soufre dans la zone de contrôle des émissions de dioxyde de soufre, sont traités dans le cadre d'une mesure d'accompagnement intitulée «*Contribution au programme européen de soutien au transport maritime à courte distance*». Le réseau européen de transport maritime à courte distance (ESN), composé des centres de promotion du transport maritime à courte distance, travaille actuellement à mettre en œuvre cette mesure<sup>4</sup>. Ce réseau doit en premier lieu définir, d'ici à la fin de 2013, une méthodologie de collecte de données et d'évaluation des incidences éventuelles susmentionnées sur le secteur du transport maritime à courte distance dans la zone de contrôle des émissions de dioxyde de soufre.

L'appel Marco Polo 2012 (doté d'une enveloppe de 64 600 000 euros) a maintenu les priorités relatives à un transport maritime à courte distance propre et respectueux de l'environnement. D'après les premières indications, l'appel à propositions de 2012 a attiré beaucoup plus de projets de transport maritime à courte distance qu'en 2011. Les résultats de l'évaluation des projets seront disponibles au cours du premier semestre de 2013.

Pour assurer la continuité de toutes ces initiatives dans le contexte du prochain cadre financier pluriannuel 2014-2020, il importera d'assurer la poursuite des activités découlant des mesures en faveur d'un transport maritime propre, grâce au suivi du programme Marco Polo dans le cadre du programme RTE-T révisé<sup>5</sup> et au mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MFF)<sup>6</sup>. Les propositions de la Commission relatives au RTE-T et au MFF sont en cours d'examen dans le cadre de la procédure législative devant le Parlement européen et le Conseil.

**Prochaines étapes**

---

<sup>3</sup> C(2011) 7317 du 19.10.2011.

<sup>4</sup> En vertu de l'article 12 du règlement (CE) n° 1692/2006 du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 2006 établissant le deuxième programme «Marco Polo» pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises («Marco Polo II») (JO L 328 du 24.11.2006, p. 1), le programme de travail 2011 couvrait quatre autres mesures d'accompagnement. La «*contribution au programme européen de soutien au transport maritime à courte distance*» est réalisée par une subvention octroyée, au sens de l'article 168, paragraphe 1, point f), des règles d'application du règlement relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union européenne. Son budget prévisionnel est de 350 000 euros.

<sup>5</sup> Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, COM(2011) 650.

<sup>6</sup> Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, COM(2011) 665 final.

<i>Action</i>	<i>Acteurs responsables</i>	<i>Calendrier</i>
<i>1. Demander un financement dans le cadre des appels à propositions RTE-T annuels et pluriannuels lancés en 2012</i>	<i>EM/secteur</i>	<i>Clôture le 28.2.2013</i>
<i>2. Exploiter les possibilités offertes par l'appel Marco Polo 2013</i>	<i>Secteur</i>	<i>1<sup>er</sup> semestre 2013</i>
<i>3. Examiner les différentes possibilités d'ajustement des critères du programme Marco Polo II de façon à ce qu'ils tiennent mieux compte des conditions du marché et qu'ils permettent le financement de projets de transport maritime propre</i>	<i>CE/EM</i>	<i>Début 2013</i>
<i>4. Assurer une meilleure utilisation des instruments de financement de l'UE en matière de transport et renforcer la coordination avec les autres instruments de l'UE tels que les Fonds structurels, les prêts de la BEI, etc.</i>	<i>CE/ EM/secteur</i>	<i>Début 2013</i>
<i>5. Assurer la continuité des travaux du réseau ESN en relation avec les impacts possibles (par exemple, transfert modal rétrograde) sur le secteur du transport maritime à courte distance dans la zone de contrôle des émissions de dioxyde de soufre</i>	<i>CE/ Réseau ESN et centres de promotion TMCD</i>	<i>2013-2014</i>

TMCD = transport maritime à courte distance

## **2.2. Banque européenne d'investissement (BEI)**

La BEI a continué de financer des projets de transport maritime soutenant, dans le respect de la législation de l'UE, la mise en place de technologies maritimes propres et l'amélioration du rendement énergétique. Par exemple, les prêts de la BEI pouvaient couvrir, à condition d'atteindre au moins 50 000 000 euros, jusqu'à la moitié des coûts supportés pour les projets d'acquisition de nouveaux navires (plus particulièrement ceux équipés de nouvelles technologies) ou de modernisation de l'ensemble d'une flotte en installant des dispositifs d'épuration des gaz d'échappement ou en adaptant les moteurs au GNL, par exemple. Toutefois, à ce jour, il n'y a eu que peu de demandes en faveur d'un financement par la BEI.

Pour inverser cette tendance, une possibilité serait de mieux informer sur les conditions de prêt de la BEI en faveur du transport maritime. Par ailleurs, des solutions pourraient être trouvées dans l'établissement de partenariats intersectoriels regroupant plusieurs parties prenantes<sup>7</sup> capables de collaborer pour mettre sur pied et exécuter, après avoir obtenu des financements, des projets de transport maritime visant, entre autres, à tester, à valider et à déployer des technologies maritimes propres. Le secteur pourrait également étudier la possibilité, d'une part, de regrouper plusieurs projets de modernisation jusqu'à atteindre la masse critique d'investissement requise (c'est-à-dire plus de 50 000 000 EUR) et, d'autre part, d'utiliser d'autres instruments financiers innovants de la BEI, tels que la garantie de prêt pour les projets RTE-T ou la phase pilote de l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts

<sup>7</sup> Par exemple, une alliance entre des organisations de deux ou plusieurs secteurs tels que les entreprises, les pouvoirs publics et les organisations intergouvernementales actives dans le domaine maritime.

obligataires<sup>8</sup>, pour financer de grands projets européens d'infrastructures maritimes, ou encore l'instrument de financement avec partage des risques, pour financer des activités pilotes et de démonstration. Le récent Livre vert sur le financement à long terme de l'économie européenne<sup>9</sup> devrait également être pris en compte.

### Prochaines étapes

<i>Action</i>	<i>Acteurs responsables</i>	<i>Calendrier</i>
6. <i>Mieux informer sur les conditions-cadres de prêt de la BEI en faveur du transport maritime</i>	<i>BEI/CE/Secteur</i>	<i>2013 - 2014</i>
7. <i>Étudier les possibilités de partenariats intersectoriels dont les projets maritimes pourraient obtenir un financement de la BEI</i>	<i>CE/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
8. <i>Examiner la possibilité d'utiliser la garantie de prêt de la BEI pour les projets RTE-T ou la phase pilote de l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires pour financer des projets d'infrastructures de transport maritime caractérisés par de longues périodes d'amortissement</i>	<i>CE/EM/secteur/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
9. <i>Examiner les possibilités de regrouper les budgets de plusieurs projets de modernisation en vue de demander un prêt global à la BEI</i>	<i>ESSF</i>	<i>2013-2014</i>

BEI = Banque européenne d'investissement, ESSF = Forum européen sur le transport maritime durable

## **2.3. Financement national**

### *2.3.1. Aides d'État couvertes par les lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement*

Les conditions d'application des dispositions en matière d'aides d'État pour l'adaptation anticipée aux nouvelles normes environnementales, fixées aux sections 3.1.1 et 3.1.2 des lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement<sup>10</sup>, ont été clarifiées. En conséquence, les États membres qui souhaitent apporter un soutien aux opérateurs affectés par la norme relative à la teneur réduite en soufre introduite par la directive 2012/33/UE peuvent accorder des aides nationales pour:

- l'acquisition de nouveaux navires conformes aux nouvelles limites concernant la teneur en soufre pour autant que cette acquisition ait lieu jusqu'à un an avant l'entrée en vigueur de la nouvelle norme, soit jusqu'au 31 décembre 2013. L'intensité

<sup>8</sup> Règlement (UE) n° 670/2012 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2012 modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et règlement (CE) n° 680/2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie.

<sup>9</sup> COM(2013) 150 final

<sup>10</sup> JO C 82 du 1.4.2008, p. 1.

maximale de l'aide est de 10 %, 15 % et 20 % respectivement pour les grandes, moyennes et petites entreprises;

- la modernisation des navires existants pour les rendre conformes aux nouvelles limites concernant la teneur en soufre (par exemple, installation de systèmes d'épuration) avant l'entrée en vigueur de la nouvelle norme, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2014. L'intensité maximale de l'aide est de 50 %, 60 % et 70 % respectivement pour les grandes, moyennes et petites entreprises.

En raison des déficits budgétaires actuels et des mesures d'austérité adoptées par la plupart des États membres de l'UE, l'application de cette possibilité est limitée. À ce jour, la Finlande est le seul État membre à avoir apporté un soutien de ce type en faveur de l'adaptation anticipée à la directive récemment adoptée relative à la teneur en soufre. La Commission a approuvé le régime d'aide finlandais le 7 décembre 2011<sup>11</sup> et, le 23 janvier 2013, elle a approuvé certaines modifications du régime initial<sup>12</sup>. En outre, au titre de ce régime, les autorités finlandaises ont octroyé une aide individuelle à un nouveau transbordeur propulsé au GNL entre Turku et Stockholm<sup>13</sup>.

### 2.3.2. *Autres régimes nationaux et régionaux de soutien au transport maritime durable*

Outre les mesures de soutien en faveur de l'adaptation anticipée à la nouvelle norme environnementale, il est nécessaire d'examiner la question de la participation spécifique des autorités publiques nationales et/ou régionales pour promouvoir le transport maritime durable dans le respect des règles en matière d'aides d'État. Cette participation pourrait prendre la forme d'incitations pour les navires verts faisant escale dans des ports nationaux, sous la forme par exemple de droits de port et de taxes portuaires «verts», d'exonérations fiscales ou d'autres dispositifs nationaux en faveur des investisseurs qui se lancent dans les technologies de navigation propres et des porteurs de projets de transport maritime durable.

#### **Prochaines étapes**

<i>Action</i>	<i>Acteurs responsables</i>	<i>Calendrier</i>
<i>10. Étudier la possibilité d'introduire des régimes de financement nationaux pour soutenir les armateurs nationaux souhaitant se mettre en conformité de manière anticipée avec la norme relative à la teneur réduite en soufre</i>	<i>EM</i>	<i>2013-2014</i>
<i>11. Déterminer les incitations possibles au niveau local, régional ou national, telles que les droits de port et les taxes portuaires «verts» pour les navires propres (dans le respect des règles en matière d'aides d'État)</i>	<i>EM/secteur</i>	<i>2013-2014</i>

<sup>11</sup> SA. 32118 - Finlande – Régime relatif aux lignes directrices générales concernant les aides à l'investissement en faveur des navires destinées à renforcer la protection de l'environnement; JO C 22 du 27.1.2012, p. 4.

<sup>12</sup> SA.35686 (2012/N) — Finlande — Modifications apportées au régime relatif aux lignes directrices générales concernant les aides à l'investissement en faveur des navires destinées à renforcer la protection de l'environnement; décision publiée le 23 janvier 2013.

<sup>13</sup> Sa.33382 — Finlande — Aides d'État liées à la protection de l'environnement en faveur de Viking Line Ltd.; décision adoptée le 25.4.2012, JO C 160 du 6.6.2012, p. 9.

## 2.4. Dialogue et coopération technique au niveau international

La Commission a inclus la boîte à outils à l'ordre du jour des réunions bilatérales et multilatérales sur le transport maritime avec des partenaires clés tels que les États-Unis, la Chine, le Japon, la Norvège et le Brésil. L'objectif de ces échanges est de veiller à ce que les principaux partenaires soient informés des propositions de l'UE, de prendre connaissance de leurs actions dans ce domaine, de définir des possibilités d'action commune et d'assurer la compatibilité à l'échelle mondiale des mesures techniques et opérationnelles. La coordination avec les initiatives prises au sein de l'OMI, de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et des autres organismes compétents sera essentielle pour assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale des normes techniques et opérationnelles qui pourraient être adoptées au niveau européen ou international.

### Prochaines étapes

<i>Action</i>	<i>Acteurs responsables</i>	<i>Calendrier</i>
<i>12. Poursuivre le dialogue international sur le transport maritime avec les grands partenaires internationaux et la coordination avec l'OMI et l'ISO sur les questions liées à la durabilité du transport maritime.</i>	<i>CE, avec l'aide de l'AESM</i>	<i>En cours</i>

## 3. MESURES À MOYEN ET À LONG TERMES — SITUATION ACTUELLE ET PROCHAINES ÉTAPES

La boîte à outils a proposé des mesures d'accompagnement à moyen et à long termes, sur la base des éléments suivants: mesures réglementaires de l'UE, technologies maritimes propres et carburants de substitution, infrastructures vertes, possibilités de financement, activités de recherche et développement, innovation, et coopération internationale.

### 3.1. Coordination avec les parties prenantes et les États membres

Compte tenu de la multitude d'approches et de solutions possibles et du fait que nombre de parties prenantes du secteur et d'États membres ont fait part de la nécessité de mieux structurer les échanges d'informations et la coordination des actions pour faire avancer la mise en œuvre de la boîte à outils, la Commission créera un groupe d'experts spécifique, à savoir le Forum européen sur le transport maritime durable (ESSF).

Cette enceinte rassemblera des représentants des États membres et des organisations privées et publiques. Elle servira à instaurer un dialogue structurel, à échanger les meilleures pratiques et les connaissances techniques et à mettre en place une coopération et une coordination entre les différents acteurs publics et privés compétents du secteur maritime et les services concernés de la Commission dans des domaines conjointement déterminés. Elle permettra d'examiner des questions pratiques susceptibles de se poser au cours de la mise en œuvre, en particulier lors de la phase de transition préalable à l'entrée en vigueur des nouvelles normes. Le Forum servira donc de plate-forme pour l'examen des mesures à court terme décrites au chapitre 2 ci-dessus. En outre, les spécificités régionales seront dûment prises en compte en son sein, le cas échéant.

Le Forum devrait être doté de la structure opérationnelle suivante: une assemblée plénière, un secrétariat et des groupes de travail techniques non permanents chargés de faire avancer ses

travaux sur des questions spécifiques. Il sera présidé par la Commission et approuvera son mandat sur la base d'une proposition de cette dernière. Il est prévu de l'instituer au moyen d'une décision ad hoc de la Commission.

### *3.1.1. Orientations concernant l'application de la directive 2012/33/UE*

La directive 2012/33/UE a été publiée au Journal officiel de l'Union européenne le 27 novembre 2012. Les États membres ont jusqu'au 18 juin 2014 pour la transposer dans leur législation. La directive prévoit un certain nombre d'actes d'exécution et d'actes délégués visant, entre autres, à aider les États membres dans son suivi, sa mise en œuvre et son application. En outre, elle prévoit qu'un comité et un groupe d'experts issus des États membres aideront la Commission à préparer ces actes.

Pour permettre le déroulement de ce processus, il est envisagé de créer, dans le cadre du Forum, un groupe d'experts chargé d'examiner la question de la mise en œuvre de la directive 2012/33/UE.

### **Prochaines étapes**

<i>Action</i>	<i>Acteurs responsables</i>	<i>Calendrier</i>
<i>13. Instituer l'ESSF</i>	<i>CE, en collaboration avec toutes les parties prenantes concernées</i>	<i>1<sup>er</sup> semestre 2013</i>
<i>14. Organiser la première réunion de l'ESSF et lancer les travaux de ses groupes de travail techniques</i>	<i>CE, ESSF</i>	<i>2<sup>e</sup> semestre 2013</i>
<i>15. Examiner la question de la mise en œuvre de la directive 2012/33/UE</i>	<i>CE/EM/ESSF/secteur</i>	<i>2<sup>e</sup> semestre 2013</i>

## **3.2. Mesures réglementaires**

### *3.2.1. Conditions-cadres pour l'utilisation du GNL marin en tant que carburant pour les navires*

Pour exploiter pleinement les possibilités offertes par le GNL comme carburant pour les navires, il convient de tout mettre en œuvre pour garantir la mise en place de toutes les règles de sécurité nécessaires et ce, en temps utile, de façon à éliminer toute insécurité juridique. Des travaux sont en cours, à cette fin, au niveau international (OMI et ISO) et à celui de l'UE.

#### *3.2.1.1. Travaux en cours à l'OMI*

Actuellement, le sous-comité des liquides et gaz en vrac de l'OMI travaille sur le code international pour l'utilisation du gaz comme carburant, qui remplacera les directives intérimaires de l'OMI concernant le gaz comme carburant pour les navires (MSC. 285(86)). Des questions techniques importantes sont encore en cours d'examen, telles que l'emplacement de la soute à GNL, les dispositifs de protection contre les avaries provoquées par les collisions et les échouements, l'utilisation de citernes mobiles ou encore les règles applicables aux opérations de soutage. Ces questions, qui dépassent le cadre des seuls navires

à passagers, revêtent une importance cruciale. La question de la formation des gens de mer devra, elle aussi, être examinée. Le code IGF devrait être terminé en 2014.

#### 3.2.1.2. Travaux en cours à l'ISO

Au sein de l'ISO, le comité technique compétent (ISO TC 67, groupe de travail n°10) se charge actuellement de mettre au point des lignes directrices pour les systèmes et les installations d'approvisionnement en GNL comme carburant pour les navires, y compris des exigences en matière de sécurité, de composantes et de systèmes, et de formation. Le premier projet de ces lignes directrices, qui compléteront le corpus de l'ISO relatif au GNL marin, sera achevé en 2013.

### 3.2.1.3. Travaux en cours au niveau de l'UE

- (a) Normes techniques obligatoires pour le déploiement des infrastructures nécessaires aux carburants de substitution

Le 24 janvier 2013, la Commission a présenté le paquet «Énergie propre pour les transports», qui inclut une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution<sup>14</sup>. Cette proposition prévoit que les États membres veillent à ce que des points de ravitaillement en GNL soient disponibles pour la navigation intérieure au plus tard le 31 décembre 2020 dans tous les ports maritimes du RTE-T central (article 6, paragraphe 2). Elle exige également que tous les points de ravitaillement respectent au plus tard le 31 décembre 2015 certaines spécifications techniques (article 6, paragraphe 4).

Les points de ravitaillement pour les véhicules aquatiques doivent être conformes aux futures normes européennes et s'appuyer sur la norme mondiale de l'ISO réf. ISO/TC67/WG10.

- (b) Procédures et règles applicables à la distribution et au soutage du GNL marin

L'absence de procédures communes et de règles harmonisées pour la distribution et le soutage de GNL marin au niveau de l'UE est une question actuellement examinée par la Commission en coopération avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM). Ces travaux ont été appuyés par des réunions du groupe d'experts *ad hoc* sur le GNL marin, organisées en avril, juin et décembre 2012 par la Commission et l'AESM.

Le groupe d'experts a travaillé principalement à recenser les règles et les normes actuelles relatives au GNL et à repérer les entraves potentielles à la généralisation du GNL comme carburant marin dans l'UE.

En outre, la Commission, avec l'aide de l'AESM, poursuit ses propres travaux et les coordonne avec ceux menés actuellement au niveau international dans le domaine de la réglementation du soutage en GNL marin, à savoir au sein de l'OMI, de l'ISO, de l'association internationale des ports (IAPH) et de la Société d'exploitants internationaux de transport de gaz et de terminaux gaziers (SIGTTO).

En outre, l'AESM a demandé à des experts externes de réaliser une analyse des besoins en termes de normes et de règles applicables au soutage des navires propulsés au gaz.

La Commission européenne poursuivra les discussions et œuvrera en vue de l'adoption de conditions-cadres pour le soutage du GNL à l'échelle européenne qui soient compatibles au niveau international. Le document de travail des services de la Commission concernant des actions destinées à établir un cadre global de l'UE pour l'utilisation du GNL dans le transport maritime («Actions towards a comprehensive EU framework on LNG for shipping») et accompagnant sa proposition intitulée «Énergie propre pour les transports: une stratégie européenne en matière de carburants de substitution»<sup>15</sup>, présente les résultats obtenus jusqu'alors et les étapes à suivre jusqu'à la fin de 2014 en vue de l'élaboration d'un ensemble exhaustif de règles, de normes et de lignes directrices.

- (c) Actions de soutien

Le Parlement européen a également proposé une action préparatoire (dotée de 1 000 000 EUR) visant à soutenir l'introduction de conditions-cadres adaptées à l'utilisation du GNL pour la navigation, par exemple au moyen d'études ciblées. La portée de l'action doit encore

<sup>14</sup> COM(2013) 18 final.

<sup>15</sup> COM(2013) 17 final du 24.1.2013.

être précisée et englobera les résultats de l'analyse des besoins entreprise en 2012 par la Commission, l'AESM et les parties concernées. Elle pourrait également soutenir toute action future destinée à poursuivre l'élaboration des conditions-cadres pour l'utilisation du GNL marin, lorsque seront achevées les discussions au sein de l'ESSF.

### Prochaines étapes concernant le GNL marin

Étant donné la complexité de la question, il est nécessaire d'étendre la portée et la participation aux autres parties intéressées de la chaîne d'approvisionnement en GNL marin afin d'inclure les autorités concernées des États membres. À cet effet, il est envisagé de créer un groupe de travail sur le GNL marin dans le cadre de l'ESSF. Ce groupe de travail s'appuiera entre autres sur les résultats du groupe d'experts *ad hoc* sur le GNL, sur les recommandations formulées dans l'analyse des lacunes législatives réalisée par l'AESM et sur d'autres études de faisabilité soutenues par le programme RTE-T, telles que celle réalisée dans le cadre du projet GNL de l'Europe du Nord.

Il conseillera aussi le Forum sur les aspects techniques et juridiques liés à l'élaboration des conditions-cadres (normes, lignes directrices et/ou réglementations) destinées à favoriser l'utilisation du GNL comme carburant marin au niveau de l'UE, et il pourrait mener les actions suivantes:

<i>Action</i>	<i>Acteurs responsables</i>	<i>Calendrier</i>
<i>16. Établir des lignes directrices / des normes /des règles communes et harmonisées pour l'utilisation du GNL marin comme carburant pour les navires, couvrant les aspects techniques, opérationnels, de sécurité, de sûreté et de formation pour:</i>  <i>(a) le transfert, le stockage et la distribution;</i> <i>(b) le soutage;</i> <i>(c) l'utilisation à bord des navires</i>	<i>CE/AESM/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
<i>17. Analyser les entraves commerciales potentielles au déploiement du GNL qui ont trait à l'organisation, à l'exploitation, aux coûts et au manque d'information</i>	<i>CE/AESM/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
<i>18. Suivre de près et assurer la coordination avec les travaux réglementaires en cours au niveau international en ce qui concerne l'utilisation du GNL marin, à savoir au sein de l'OMI, de l'ISO, de l'IAPH, de la SIGTTO, etc.</i>	<i>CE/AESM/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
<i>19. Fournir des orientations et un soutien à la formulation et à l'évaluation de plans d'entreprise concrets (approche fondée sur la chaîne d'approvisionnement en GNL)</i>	<i>CE/AESM/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
<i>20. Sensibiliser davantage le public aux avantages du GNL marin</i>	<i>CE/AESM/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>

### 3.2.2. Techniques d'épuration

#### 3.2.2.1. Approbation des systèmes embarqués d'épuration des gaz d'échappement

Des exigences harmonisées relatives à l'approbation des systèmes embarqués d'épuration des gaz d'échappement pour les navires battant pavillon d'un État membre de l'UE ont été intégrées à la directive 2011/75/UE de la Commission du 2 septembre 2011<sup>16</sup> modifiant la directive 96/98/CE du Conseil relative aux équipements marins<sup>17</sup>. Conformément à ces nouvelles dispositions, les dispositifs d'épuration placés à bord des navires battant pavillon d'un État membre de l'UE doivent, à compter du 5 octobre 2012, être conformes aux normes fixées dans l'annexe A.1<sup>18</sup> de la directive.

#### 3.2.2.2. Exigences relatives aux déchets issus de l'épuration

Certains types d'épurateurs produisent des déchets qui ne peuvent pas être rejetés dans la mer et qui doivent faire l'objet d'un traitement adéquat. En conséquence, les services de la Commission détermineront, durant le processus de réexamen en cours de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, quelles seront les exigences à appliquer aux déchets issus de l'épuration.

#### **Prochaines étapes en ce qui concerne les technologies d'épuration**

Du fait des difficultés techniques, opérationnelles et économiques liées à l'installation, à l'exploitation et à l'entretien des systèmes d'épuration des gaz d'échappement (épurateurs), il est prévu de créer, dans le cadre de l'ESSF, un groupe de travail sur les technologies d'épuration. Ce groupe examinera, entre autres, si les caractéristiques des épurateurs permettent de les installer sur tous les types de moteurs et sur toutes les catégories et tailles de navires, et il abordera aussi les questions des coûts initiaux, de la disponibilité et de la maturité des produits, de la durée d'amortissement, de l'élimination des résidus (boues) et de la formation des équipages. Ce groupe de travail conseillera le Forum sur les aspects techniques, économiques et opérationnels de l'utilisation des technologies d'épuration dans le transport maritime.

---

<sup>16</sup> JO L 239 du 15.9.2011, p. 1.

<sup>17</sup> JO L 46 du 17.2.1997, p. 25.

<sup>18</sup> Annexe A.1. Équipements pour lesquels il existe déjà des normes d'essai détaillées dans les instruments internationaux

<i>Action</i>	<i>Acteurs responsables</i>	<i>Calendrier</i>
<i>21. Proposer d'inclure les résidus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement dans la directive 2000/59/CE révisée sur les installations de réception portuaires</i>	<i>CE</i>	<i>2<sup>e</sup> trimestre 2013</i>
<i>22. Évaluer la nécessité d'établir des lignes directrices et/ou des normes en ce qui concerne les technologies d'épuration, couvrant les aspects techniques, opérationnels et de sécurité, y compris la formation des équipages, ainsi que les aspects relatifs à la pollution marine</i>	<i>CE/AESM/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
<i>23. Recenser et analyser les entraves commerciales potentielles à la pénétration sur le marché des technologies d'épuration</i>	<i>CE/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
<i>24. Assurer la coordination avec les initiatives réglementaires en cours au niveau international, à savoir les travaux de l'OMI sur les critères relatifs à l'eau de lavage applicables aux systèmes d'épuration des gaz d'échappement</i>	<i>CE, avec l'aide de l'AESM</i>	<i>2013-2014</i>
<i>25. Échanger des informations sur les projets et expérimentations en cours et planifiés relatifs à l'installation de technologies d'épuration à bord des navires</i>	<i>CE/AESM/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>

### *3.2.3. Branchement au réseau électrique terrestre*

L'introduction de cette technologie, qui pourrait permettre de réduire considérablement la pollution locale générée dans les ports et fonctionner à terme avec de l'énergie propre produite par des éoliennes en mer, implique une normalisation dont les travaux sont déjà en cours. La proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution<sup>19</sup>, impose aux États membres de veiller à l'installation dans les ports d'une alimentation électrique à quai pour les bateaux, sous réserve que celle-ci présente un bon rapport coût-efficacité et des avantages pour l'environnement. En outre, ladite proposition de directive prévoit que la fourniture d'électricité à quai est conforme à la norme EN applicable et, au plus tard le 31 décembre 2015, aux spécifications techniques de la norme internationale IEC/ISO/IEEE 80005-1, récemment adoptée.

D'autres incitations sont proposées dans le cadre de la révision en cours de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité. La Commission propose d'exonérer temporairement des taxes sur l'énergie l'électricité produite sur le littoral et fournie aux

<sup>19</sup> COM(2013) 18 final.

navires lorsqu'ils se trouvent à quai dans un port. Une fois la directive adoptée, cette exonération s'appliquera pour une durée de huit ans. Toutefois, les discussions relatives à la présentation de cette proposition législative sont toujours en cours.

### Prochaines étapes

<i>Action</i>	<i>Acteurs responsables</i>	<i>Calendrier</i>
<b>26. Exploiter au maximum les incitations en faveur du branchement électrique terrestre</b>	<i>EM/secteur</i>	<i>31/12/2020</i>

### **3.3. Mise en place de l'infrastructure**

La proposition de nouveau règlement RTE-T prévoit des exigences en matière d'infrastructures qui visent à promouvoir des services de transport sûrs, efficaces, intelligents, consommant peu, et durables. Elle laisse une large place au déploiement de nouvelles technologies et d'innovations, notamment à la mise en place d'installations de ravitaillement en carburants de substitution nécessaires à l'utilisation de technologies maritimes propres. Le soutien au titre du RTE-T facilitera la transition vers un transport maritime plus propre sur les principaux axes de navigation situés le long des côtes de l'UE et au niveau de leurs connexions avec l'hinterland.

### **3.4. Recherche, développement technologique et innovation**

Le 7<sup>e</sup> programme-cadre de l'UE soutient, dans le domaine des transports, plusieurs projets de recherche<sup>20</sup> axés spécifiquement sur le développement de concepts maritimes innovants tels que les technologies de transport maritime propres, les carburants de substitution et les stratégies opérationnelles pour un transport maritime plus vert. Ces actions tiennent également compte des priorités du programme de recherche stratégique dans le domaine maritime définies par WATERBORNE, la plate-forme technologique gérée par les acteurs du secteur, qui rassemble des parties prenantes actives dans la recherche et le développement sur le transport par voie d'eau<sup>21</sup>. Ces dernières mettent actuellement à jour leur programme de recherche stratégique de manière à pouvoir donner leur avis sur les priorités à fixer dans le prochain programme de travail à mettre en œuvre dans le cadre d'Horizon 2020, c'est-à-dire le programme de financement de l'UE pour la recherche et l'innovation entre 2014 et 2020.

Afin de trouver une solution aux problématiques environnementales et climatiques du secteur du transport maritime, il est nécessaire d'attirer de nouveaux investissements dans la recherche et le développement et de les associer à une approche plus coordonnée et plus cohérente de la part des acteurs du secteur maritime de l'UE. Le Livre blanc de 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources<sup>22</sup>» a fixé des objectifs ambitieux de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> générées par le transport maritime. Les contacts avec les parties prenantes montrent que le secteur travaille sur des approches innovantes pour des navires sans

<sup>20</sup> STREAMLINE (Recherche stratégique sur des concepts de propulsion marine innovants), TEFLES (Technologies et scénarios pour un transport maritime à faibles émissions), DEECON (Système innovant de post-traitement pour le contrôle des émissions des moteurs diesel marins) et HELIOS (Système d'injection haute pression à gaz avec dispositif de contrôle électronique pour les moteurs diesel marins deux temps) sont des exemples de ce type de projets financés par l'UE. Ils peuvent être consultés sur le site internet du service communautaire d'information sur la recherche et le développement (CORDIS) à l'adresse suivante: [http://cordis.europa.eu/projects/home\\_en.html](http://cordis.europa.eu/projects/home_en.html)

<sup>21</sup> <http://www.waterborne-tp.org/>

<sup>22</sup> COM(2011) 144 final.

émissions<sup>23</sup>. D'une manière générale, l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires permet de diminuer la consommation totale de carburant et donc de réduire directement les émissions de polluants et de CO2. De telles approches nécessitent l'intégration de plusieurs technologies nouvelles, des études plus détaillées et des projets de validation.

Les options de R&D pour la mise en œuvre de la boîte à outils figurent dans le programme Horizon 2020, sous le volet «transports intelligents, verts et intégrés» de la partie «Défis de société». Pour tirer tous les avantages de ce programme, un groupe de travail sur la recherche, l'innovation et les technologies sera créé dans le cadre de l'ESSF. Ce groupe établira, pour le Forum, des orientations, des exigences et des décisions en matière de R&D à l'appui de la boîte à outils, sur la base du programme. Le cas échéant, les spécificités régionales seront prises en compte.

### **Prochaines étapes**

<i>Action</i>	<i>Acteurs responsables</i>	<i>Calendrier</i>
<p>27. Contribuer à la définition du programme de travail pour les appels à propositions relatifs au programme Horizon 2020:</p> <p>a) soumettre des thèmes et des types d'action appropriés;</p> <p>b) informer et guider les entités intéressées pour leur permettre d'exploiter au mieux les financements offerts par le programme Horizon 2020 aux fins de la mise en œuvre de la boîte à outils.</p>	CE/WATERBORNE/ESSF	2013 et après
<p>28. Contribuer au programme stratégique de recherche et d'innovation pour le secteur du transport maritime dans le cadre d'Horizon 2020:</p> <p>a) suivre l'avancement et actualiser les exigences de R&amp;D à l'appui de la boîte à outils;</p> <p>b) aider à aligner les actions de l'UE en matière de recherche et d'innovation sur la mise en œuvre des politiques.</p>	CE/WATERBORNE/ESSF  CE/WATERBORNE/ESSF	2013 et après

## **4. CONCLUSION**

La Commission continuera de travailler, en étroite collaboration avec les États membres et les parties prenantes, à la mise en œuvre des mesures prévues dans le document de travail des services de la Commission du 16 septembre 2011, ainsi qu'à l'élaboration d'autres mesures qui permettraient de renforcer la conformité avec la norme concernant la teneur réduite en soufre

<sup>23</sup> Le récent rapport LeaderSHIP, publié le 20 février 2013, envisageait également la possibilité d'une approche en partenariat public-privé pour des navires à taux d'émissions et d'accidents techniques nuls (<http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/shipbuilding/leadership2015/>).

et à promouvoir un transport maritime de l'UE durable et compétitif. À cette fin, les actions recensées dans les chapitres précédents et résumées à l'annexe I du présent rapport seront mises en œuvre.

Afin de faire avancer et de coordonner ce processus, la Commission créera un forum élargi de parties prenantes, à savoir le Forum européen sur le transport maritime durable (ESSF). Ce dernier servira de plate-forme pour l'instauration d'un dialogue structurel, pour l'échange des meilleures pratiques et des connaissances techniques et pour la coopération et la coordination entre les différentes parties prenantes publiques et privées compétentes du secteur maritime et les services concernés de la Commission dans des domaines conjointement déterminés. Il sera appuyé par des groupes de travail techniques qui travailleront en premier lieu sur les technologies d'épuration et le déploiement du GNL marin, sur la coordination des activités de R&D et des travaux d'innovation (sur la base des orientations de R&D plus générales fournies par la plate-forme technologique WATERBORNE), sur les aspects financiers et sur l'échange des meilleures pratiques pour la mise en œuvre de la directive 2012/33/UE.

La Commission européenne fera rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de ces mesures à la mi-2015.

**ANNEXE 1** Feuille de route pour la mise en œuvre du dispositif pour un transport par voie d'eau durable (boîte à outils)

	<i>Action</i>	<i>Acteurs responsables</i>	<i>Calendrier</i>
<b>1</b>	Demander un financement dans le cadre des appels à propositions RTE-T annuels et pluriannuels lancés en 2012	<i>EM/secteur</i>	Clôture le 28.2.2013
<b>2</b>	Exploiter les possibilités offertes par l'appel Marco Polo 2013	<i>Secteur</i>	<i>1<sup>er</sup> semestre 2013</i>
<b>3</b>	Examiner les différentes possibilités d'ajustement des critères du programme Marco Polo II de façon à ce qu'ils tiennent mieux compte des conditions du marché et qu'ils permettent le financement de projets de transport maritime propre	<i>CE/EM</i>	Début 2013
<b>4</b>	Assurer une meilleure utilisation des instruments de financement de l'UE en matière de transport et renforcer la coordination avec les autres instruments de l'UE tels que les Fonds structurels, les prêts de la BEI, etc.	<i>CE/ EM/secteur</i>	Début 2013
<b>5</b>	Assurer la continuité des travaux du réseau ESN en relation avec les impacts possibles (par exemple, transfert modal rétrograde) sur le secteur du transport maritime à courte distance dans la zone de contrôle des émissions de dioxyde de soufre	<i>Réseau ESN et centres de promotion TMCD</i>	2013-2014
<b>6</b>	Mieux informer sur les conditions-cadres de prêt de la BEI en faveur du transport maritime	<i>BEI/CE</i>	2013-2014
<b>7</b>	Étudier les possibilités de partenariats intersectoriels dont les projets maritimes pourraient obtenir un financement de la BEI	<i>CE/EM/secteur/ ESSF</i>	2013-2014
<b>8</b>	Examiner la possibilité d'utiliser la garantie de prêt de la BEI pour les projets RTE-T ou la phase pilote de l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires pour financer	<i>CE/EM/secteur/ ESSF</i>	2013-2014

	<i>Action</i>	<i>Acteurs responsables</i>	<i>Calendrier</i>
	des projets d'infrastructures de transport maritime caractérisés par de longues périodes d'amortissement		
<b>9</b>	Examiner les possibilités de regrouper les budgets de plusieurs projets de modernisation en vue de demander un prêt global à la BEI	<i>EM/secteur/ESSF</i>	2013-2014
<b>10</b>	Étudier la possibilité d'introduire des régimes de financement nationaux pour soutenir les armateurs nationaux souhaitant se mettre en conformité de manière anticipée avec la norme relative à la teneur réduite en soufre	<i>EM</i>	2013-2014
<b>11</b>	Déterminer les incitations possibles au niveau local, régional ou national, tels que les droits de port et les taxes portuaires «verts» pour les navires propres (dans le respect des règles en matière d'aides d'État)	<i>EM/secteur</i>	2013-2014
<b>12</b>	Poursuivre le dialogue international sur le transport maritime avec les grands partenaires internationaux et la coordination avec l'OMI et l'ISO sur les questions liées à la durabilité du transport maritime	<i>CE, avec l'aide de l'AESM</i>	Récurrent
<b>13</b>	Instituer l'ESSF	<i>CE, en collaboration avec toutes les parties prenantes concernées</i>	1 <sup>er</sup> semestre 2013
<b>14</b>	Organiser la première réunion plénière de l'ESSF et lancer les travaux de ses groupes de travail techniques	<i>CE/ESSF</i>	2 <sup>e</sup> semestre 2013
<b>15</b>	Examiner la question de la mise en œuvre de la directive 2012/33/UE	<i>CE/EM/ESSF/secteur</i>	2 <sup>e</sup> semestre 2013 - 2015
<b>16</b>	Établir des lignes directrices / des normes /des règles communes et harmonisées pour l'utilisation du GNL marin comme carburant pour les navires, couvrant les aspects techniques, opérationnels, de sécurité,	<i>CE/AESM/ESSF</i>	2013-2014

<i>Action</i>	<i>Acteurs responsables</i>	<i>Calendrier</i>
<p>de sûreté et de formation pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) le transfert, le stockage et la distribution;</li> <li>(b) le soudage;</li> <li>(c) l'utilisation à bord des navires</li> </ul>		
<p><b>17</b> Analyser les entraves commerciales potentielles au déploiement du GNL qui ont trait à l'organisation, à l'exploitation, aux coûts et au manque d'information</p>	<p><i>CE/AESM/ESSF</i></p>	<p>2013-2014</p>
<p><b>18</b> Suivre de près et assurer la coordination avec les travaux réglementaires en cours au niveau international en ce qui concerne l'utilisation du GNL marin, à savoir au sein de l'OMI, de l'ISO, de l'IAPH et de la SIGTTO, etc.</p>	<p><i>CE/AESM/ESSF</i></p>	<p>2013-2014</p>
<p><b>19</b> Fournir des orientations et un soutien à la formulation et à l'évaluation de plans d'entreprise concrets (approche fondée sur la chaîne d'approvisionnement en GNL)</p>	<p><i>CE/AESM/ESSF</i></p>	<p>2013-2014</p>
<p><b>20</b> Sensibiliser davantage le public aux avantages du GNL marin</p>	<p><i>CE/AESM/ESSF</i></p>	<p>2013-2014</p>
<p><b>21</b> Proposer d'inclure les résidus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement dans la directive 2000/59/CE révisée sur les installations de réception portuaires</p>	<p>CE</p>	<p>2<sup>e</sup> trimestre 2013</p>
<p><b>22</b> Évaluer la nécessité d'établir des lignes directrices et/ou des normes en ce qui concerne les technologies d'épuration, couvrant les aspects techniques, opérationnels et de sûreté, y compris la formation des équipages, ainsi que les aspects relatifs à la pollution marine</p>	<p><i>CE/AESM/ESSF</i></p>	<p>2013-2014</p>
<p><b>23</b> Recenser et analyser les entraves commerciales potentielles à la</p>	<p>CE/ESSF</p>	<p>2013-2014</p>

	<i>Action</i>	<i>Acteurs responsables</i>	<i>Calendrier</i>
	pénétration sur le marché des technologies d'épuration		
<b>24</b>	Assurer la coordination avec les initiatives réglementaires en cours au niveau international, à savoir les travaux de l'OMI sur les critères relatifs à l'eau de lavage applicables aux systèmes d'épuration des gaz d'échappement	<i>CE/ESSF</i>	2013-2014
<b>25</b>	Échanger des informations sur les projets et expérimentations en cours et planifiés relatifs à l'installation de technologies d'épuration à bord des navires	<i>CE/AESM/ESSF</i>	2013-2014
<b>26</b>	Exploiter au maximum les incitations en faveur du branchement électrique terrestre	<i>EM/secteur</i>	31/12/2020
<b>27</b>	Contribuer à la définition du programme de travail pour les appels à propositions relatifs au programme Horizon 2020: soumettre des thèmes et des types d'actions appropriés; informer et guider les entités intéressées pour leur permettre d'exploiter au mieux les financements offerts par le programme Horizon 2020 aux fins de la mise en œuvre de la boîte à outils	<i>CE/WATERBORNE/ESSF</i>	2013 et après
<b>28</b>	Contribuer au programme stratégique de recherche et d'innovation pour le secteur du transport maritime dans le cadre d'Horizon 2020: suivre l'avancement et actualiser les exigences de R&D à l'appui du dispositif pour un transport par voie d'eau durable (la boîte à outils); aider à aligner les actions de l'UE en matière de recherche et d'innovation sur la mise en œuvre des politiques	<i>CE/WATERBORNE/ESSF</i>	2013 et après

## **ANNEXE 2: Projets d'autoroutes de la mer et projets portuaires soutenus au titre du RTE-T ayant une dimension environnementale particulière**

Publiés sur: [http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t\\_projects/ten-t\\_projects\\_by\\_transport\\_mode/water.htm](http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects_by_transport_mode/water.htm)

Des informations plus détaillées sur les projets financés au titre du RTE-T sont publiées sur le site internet de l'Agence exécutive RTE-T

(<http://tentea.ec.europa.eu/en/home/>)

### **Portefeuille des projets d'autoroutes de la mer en cours**

Code du projet	Titre	Type d'action	Durée prévue (en années)	Date de lancement prévue	Date de fin prévue	Coûts totaux initiaux (Mio EUR)	Soutien RTE-T (Mio EUR)
2010-EU-21112-S	LNG infrastructure of filling stations and deployment in ships (Infrastructure GNL des stations de ravitaillement et installation à bord des navires)	Études	3,2	31/03/2013	31/12/2013	26,8	9,6
2009-EU-21010-P	Baltic Link Gdynia-Karlskrona (Connexion en mer Baltique Gdynia-Karlskrona) (partie du projet relative au branchement électrique terrestre dans un port et pour deux navires)	Travaux	4,8	31/10/2013	31/10/2013	85,5	17,1
2011-EU-21002-P	On Shore Power Supply - an integrated North Sea network (Fourniture d'électricité à terre - Réseau intégré de la mer du Nord)	Travaux	3,3	31/12/2014	31/12/2014	5,0	1,0
2011-EU-21005-S	LNG in Baltic Sea Ports (Utilisation du GNL dans les ports de la mer Baltique)	Études	3,0	31/12/2014	31/12/2014	4,8	2,4
2011-EU-21007-S	COSTA	Études	2,8	31/12/2013	31/12/2013	3,0	1,5
2011-EU-21010-M	Green Bridge on Nordic Corridor (Pont vert de l'axe nordique) (partie du projet relative à l'installation d'épurateurs sur deux navires et au raccordement électrique terrestre dans deux ports)	Mixte (études & travaux)	4,0	31/12/2014	31/12/2014	84,6	19,8
Total						111,4	51,4

### **Portefeuille des projets portuaires en cours**

Code du projet	Titre	Type d'action	Durée prévue (en années)	Date de lancement prévue	Date de fin prévue	Coûts totaux initiaux (Mio EUR)	Soutien RTE-T (Mio EUR)
2011-ES-92138-S	Blue Corridors enHance through the Application of Natural Gas Energy (Développement des corridors bleus par l'utilisation du gaz naturel comme source d'énergie)	Étude	1,3	31/12/2013	31/12/2013	2,2	1,1

2011-EU-92151-S	Green technologies and eco-efficient alternatives for cranes & operations at port container terminals (Technologies vertes et solutions de substitution éco-efficaces pour les grues et les opérations dans les terminaux portuaires à conteneurs) («GREENCRANES»)	Étude	1,9	31/05/2014	31/05/2014	3,6	1,8
2011-EU-92079-S	Make a Difference	Étude	1,2	31/12/2014	31/12/2014	2,5	1,2
2011-FR-92026-S	Technical and design studies concerning the implementation of a LNG bunkering station at the port of Dunkirk (Études techniques et conceptuelles concernant la mise en place d'un réservoir de stockage de GNL dans le port de Dunkerque)	Étude	2,4	31/12/2014	31/12/2014	2,3	1,1
2011-SE-92148-P	Projet Fjalir	Travaux	1,2	31/12/2013	31/12/2013	1,3	0,3
Total						11,9	5,5