



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE LA RELANCE



**ENGAGEMENTS POUR LA CROISSANCE VERTE
DU SECTEUR FLUVIAL**

1. Considérations générales

1. En vue d'engager le pays tout entier dans la voie de la transition écologique pour une croissance verte, créatrice de richesses, d'emplois durables et de progrès ; ainsi que de préserver notre bien être actuel pour les générations futures, il s'avère nécessaire de renforcer la compétitivité de notre économie, tout en réduisant notre impact sur l'environnement et notre dépendance aux énergies fossiles.
2. La créativité, l'entrepreneuriat et l'innovation constituent des éléments essentiels à ce changement de cap vers une économie verte.
3. A cet effet, la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte et la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques contribuent à offrir à toutes les forces vives de la Nation – citoyens, entreprises, associations, territoires, pouvoirs publics – un cadre propice au développement d'initiatives concrètes en faveur du verdissement de notre économie.

L'État, qui entend soutenir cette dynamique de croissance verte, peut décider, au cas par cas, si des initiatives rencontrent des freins sur lesquels il peut agir, la mise en place d'un nouvel instrument de droit souple, les « Engagements pour la croissance verte », cosignés par le ministère de la Transition écologique et solidaire, et le ministère de l'Économie et des Finances.

4. L'implication pragmatique de l'État offre la possibilité aux porteurs de projets (entreprises, collectivités, associations) de co-construire dans une démarche partenariale des engagements réciproques afin de libérer le potentiel économique et environnemental de projets innovants pour la croissance verte. L'État,

par sa réponse sensible aux objectifs des porteurs de projets, dès lors que ceux-ci viennent en appui de ses politiques publiques, vise à créer un environnement propice pour les initiatives, et là où elles rencontrent des freins, à apporter des solutions afin de les faciliter et d'en accélérer le déploiement.

Les résultats d'un engagement pour la croissance verte peuvent être utilisés dans le cadre de projets comparables, de manière à s'en inspirer dans une démarche de diffusion des bonnes pratiques et à augmenter la portée de ces accords, sans toutefois nécessiter un soutien particulier de l'État.

2. Considérations particulières propres au présent engagement pour la croissance verte

2.1 - Contexte

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord de Paris pour le climat et de la stratégie nationale bas-carbone, le gouvernement français vise la neutralité carbone en 2050 et la décarbonation de tous les modes de transport, qui représentent la plus grande part des émissions. Une révision de la stratégie française de développement de la mobilité propre est engagée, notamment dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, afin de tendre vers la neutralité carbone de tous les modes de transport à l'horizon 2050.

En outre, la directive (EU) 2016/2284 du 16 décembre 2016 fixe des objectifs d'amélioration de la qualité de l'air fixés au niveau européen, déclinés au niveau national par le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques adopté en mai 2017, et par les collectivités territoriales.

Des objectifs ont également été fixés par le cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes, adopté en 2017 en application de la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014.

Enfin, l'annonce du « Green Deal » par la présidente de la Commission européenne conforte les ambitions en matière de transition écologique et de développement de la croissance verte à l'échelle européenne, avec des objectifs forts dans le domaine des transports (réduction des émissions de GES de 90 % d'ici à 2050, report modal du transport de marchandises vers le rail ou la navigation intérieure).

Le 8 avril 2021, le gouvernement a annoncé la création de l'Agence de l'innovation pour les transports (AIT). Cette Agence sera opérationnelle d'ici l'été 2021. Elle a vocation à coordonner les actions de soutien à l'innovation entre les services du ministère de la transition écologique, à participer à l'identification et au référencement d'innovations, et à accompagner leur passage à l'échelle dans les territoires.

La crise sanitaire est venue impacter de manière importante le processus de transition écologique du transport fluvial mais offre également l'opportunité de construire une stratégie de relance nationale et européenne s'inscrivant dans la lutte contre le changement climatique au cœur du moteur économique (croissance verte).

Spécificités du secteur fluvial

Le secteur fluvial fait partie des modes de transport les moins émetteurs de gaz à effet de serre à la tonne transportée¹ et en volume global au niveau national (103 000 t de CO₂ en 2017, soit 0,02% des émissions nationales)². Par le jeu du report modal, il constitue déjà un levier identifié de la réduction des émissions de CO₂, des nuisances (bruit, accidents, etc.) et de la congestion des réseaux routiers.

De plus, la réglementation applicable au secteur évolue pour réduire ses émissions polluantes et son impact environnemental. Les émissions des moteurs fluviaux sont encadrées par le règlement (UE) 2016/1628 du 14 septembre 2016 (règlement relatif aux Engins Mobiles Non Routiers dit EMNR), entré en vigueur le 1^{er} janvier

¹ Valeurs de niveau 1 de l'arrêté du 10 avril 2012 pris pour l'application des articles 5, 6 et 8 du décret n° 2011-1336 du 24 octobre 2011 relatif à l'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion d'une prestation de transport.

² Source : Citepa, juillet 2019, Inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en France – Format Secten.

2017 et remplaçant la directive 97/68/CE. Par ailleurs, la Convention internationale relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure (CDNI), applicable depuis 2009 en France sur le Rhin, la Moselle et les voies navigables du Nord, vise à améliorer la gestion des déchets et des eaux usées produits en navigation intérieure.

Dans ses conclusions du 3 décembre 2018, le Conseil des ministres des transports de l'Union européenne souligne la nécessité de mesures et d'un soutien supplémentaire pour libérer le plein potentiel du transport par voies navigables intérieures en tant que système de transport efficace, sûr et durable et pour ouvrir la voie au développement de la performance environnementale de la flotte, tout en préservant les avantages compétitifs du transport par voie navigable.

La déclaration ministérielle de Mannheim du 17 octobre 2018, signée par les ministres des transports des Etats membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, dont la France fait partie, fixe des objectifs ambitieux en matière de réduction des gaz à effet de serre et des émissions polluantes en navigation intérieure à l'horizon 2030.

Malgré ces avantages et une volonté politique démontrée, la transition écologique et énergétique représente un grand défi pour le secteur fluvial :

- Le règlement EMNR, au champ d'application très large et pensé pour la production de grande série, entraîne des problèmes de coûts et de disponibilité de moteurs adaptés au marché de niche de la navigation intérieure.
- Les solutions de motorisations alternatives aux carburants fossiles sont en cours d'expérimentation pour le transport fluvial : utilisation de piles à combustible à hydrogène, propulsions au biogaz ou au biocarburant. Ces solutions équipent quelques bateaux dans un cadre expérimental qui est, par conséquent, onéreux. Des développements sont encore nécessaires pour rendre ces solutions plus facilement accessibles.
- La propulsion électrique sur accumulateurs (batteries) est l'alternative la plus mature. Elle a émergé commercialement mais elle ne répond pas à tous les usages du fait du coût, du poids et de l'autonomie des accumulateurs.
- La réglementation relative aux prescriptions techniques des bateaux est en cours d'évolution pour prendre en compte le développement des carburants alternatifs, car elle a été construite pour des moteurs fonctionnant avec des carburants fossiles. Les travaux ont déjà permis d'établir un cadre pour l'utilisation du GNL (Gaz Naturel Liquéfié), sous réserve de contraintes techniques spécifiques. Ils seront poursuivis pour étendre la réglementation à d'autres types de carburant, comme l'hydrogène sous différentes formes.
- Pour répondre à une demande forte d'amélioration de la qualité de l'air en zone urbaine et de réduction des nuisances sonores, des mesures sont prises pour limiter l'impact du secteur des transports, comme la mise en place de zones à faible émission pour les transports terrestres, ou d'initiatives plus contraignantes sur les motorisations. Le transport fluvial, qui traverse des zones urbaines denses, doit donc s'adapter pour répondre à ces nouvelles attentes.
- Il n'existe cependant pas de construction fluviale « de série », ni d'acteur industriel en capacité de porter la R&D en tant qu'assembler contrairement aux secteurs automobiles et aéronautique.
- La taille du secteur limite sa capacité d'influence sur les technologies. En revanche, le fluvial pourra bénéficier de la transposition des innovations envisagées pour les autres modes de transports, en tenant compte des problématiques de marinisation (adaptation à un usage de navigation) et de compatibilité des normes entre les différents modes de transport.
- Enfin, le déploiement d'énergies alternatives peu ou non émettrices de gaz à effet de serre et de polluants repose sur la disponibilité technique et en nombre des solutions d'avitaillement adaptées au secteur fluvial en termes de volume, de coût et d'accessibilité pour les bateaux. Or ces dernières sont encore aujourd'hui insuffisantes.

- Les règles applicables et le niveau de service en matière de collecte et le traitement des déchets d'exploitation en navigation intérieure n'est pas uniforme sur le territoire national.

Par conséquent, des mutualisations et des coopérations entre opérateurs sont indispensables pour permettre des innovations. L'augmentation du niveau d'activité et donc de la part modale est aussi une condition nécessaire afin d'atteindre un seuil de rentabilité suffisant permettant aux entreprises de transport fluvial d'investir plus facilement dans la transition énergétique. Seule une mise en œuvre coordonnée et conjointe de l'ensemble des actions qui font l'objet des présents Engagements pour la Croissance Verte (ECVs) est de nature à garantir une transition énergétique de fond du secteur fluvial.

Mesures législatives et réglementaires en faveur du secteur (LOM, LF2019 et 2020)

Plusieurs mesures législatives ont déjà été adoptées pour accompagner la transition énergétique de la navigation intérieure, notamment dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités³ et des dernières lois de finances :

La loi d'orientation des mobilités (LOM)⁴ :

- Clarifie le statut juridique des opérateurs d'infrastructures de recharge et de fourniture d'énergie pour ce qui concerne l'alimentation électrique à quai des bateaux (article 67), facilitant le déploiement de ce service.
- Prévoit à l'article 37 des évolutions législatives par ordonnance qui permettront d'adapter plusieurs dispositifs permettant de moderniser le transport fluvial et le fonctionnement des ports intérieurs

Les lois de finances pour 2020⁵ et 2021⁶ mettent en place les mesures suivantes :

- Extension de l'exonération de taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE) à toute la navigation intérieure professionnelle, permettant d'uniformiser le régime de taxation applicable aux carburants y compris alternatifs et de réduire l'écart avec la fiscalité du carburant maritime
- Application d'un taux réduit de taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE : 0,5 € /MWh contre 22,5 € /MWh actuellement) pour l'alimentation électrique à quai des navires maritimes et des bateaux fluviaux
- Adaptation des tarifs de TICPE et TICFE pour les installations fixes dans les ports maritimes et intérieurs, afin d'atténuer l'application du taux plein de TICPE au gazole non routier aux installations mobiles
- Déductions exceptionnelles en faveur des équipements permettant aux navires et aux bateaux de transport de marchandises ou de passagers d'utiliser des énergies propres (suramortissement)

Dispositions du plan de relance :

- En matière énergétique, axées notamment sur l'hydrogène, avec un soutien au développement de la filière hydrogène vert pour 2 milliards d'euros sur la période 2021-2022, dont 205 millions d'euros en 2021.
- En matières d'infrastructures fluviales: 175 millions d'euros d'ici 2022 en faveur de la régénération des infrastructures fluviales

Ces mesures s'intègrent dans le cadre de l'initiative « France Relance ». Avec la volonté d'amplifier les efforts mis en œuvre avec le plan de soutien, le gouvernement a présenté le 3 septembre 2020 le plan France Relance, une feuille de route pour la refondation économique, sociale et écologique du pays. Ce plan est le résultat d'une large concertation nationale mise en place pour tirer les enseignements de la crise. Le

⁴ LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

⁵ LOI n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020.

⁶ LOI n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021.

Gouvernement est ainsi pleinement mobilisé pour faire face et protéger les différents secteurs des conséquences économiques et sociales de la crise de la Covid-19.

Autre mesures réglementaires :

L'arrêté du 7 août 2019 modifiant la quatrième partie réglementaire du code des transports donne la possibilité au gestionnaire de la voie d'eau de rendre obligatoire le branchement à quai si le service est disponible (Art. A. 4241-54-10 du règlement général de police de la navigation intérieure).

Enfin, l'arrêté du 20 août 2019 relatif à la délivrance de titres de navigation sur une zone de navigation restreinte permet de délivrer des titres de navigation aux projets innovants, facilitant l'expérimentation de motorisations bas carbone.

2.2 – Objectifs recherchés

Les présents ECV visent à renforcer le partenariat entre d'une part l'État, d'autres acteurs publics tels que les gestionnaires d'infrastructures portuaires et fluviales, l'Agence de la transition écologique (ADEME) ou encore les collectivités qui souhaiteront s'associer, et d'autre part les fédérations et entreprises du secteur fluvial, et en particulier les porteurs de projets qui souhaitent contribuer à la transition écologique et énergétique du secteur fluvial, afin de conduire de manière concertée et conjointe l'ensemble des actions nécessaires à cette transition.

Dans le secteur fluvial, cette transition écologique comprend à la fois la transition énergétique, pour atteindre les objectifs de réduction des émissions polluantes des transports à l'horizon 2050, mais aussi une amélioration de l'impact environnemental global par une meilleure gestion des déchets liés à l'activité de navigation intérieure (eaux usées, huile, déchets d'exploitation ou de cargaisons, etc.).

Il s'agit également d'assurer une place aux acteurs industriels français dans cette révolution des motorisations. Architectes, systémiers/motoristes, équipementiers, intégrateurs/chantiers, fournisseurs de composants, centres de recherche et d'innovation : la France dispose d'atouts importants pour prendre une position de premier plan au niveau mondial.

Pour cela, il convient « d'aligner » l'ensemble de la chaîne de valeur et d'offrir suffisamment de visibilité à chacun des acteurs pour assurer l'investissement dans des outils d'industrialisation capables de répondre à cette demande nouvelle.

Ces ECV du secteur fluvial permettent d'engager une dynamique collaborative et transversale à la fois en interne à l'État, en apportant une réponse intégrée et partagée entre différents services et ministères aux problèmes concrets rencontrés par les projets ; et en externe puisque les engagements réciproques de l'État et des porteurs sont co-construits avec ces derniers.

Un objectif transversal est aussi **d'intégrer le secteur fluvial aux démarches de programmations globales de l'Etat en matière de rupture technologique** (déploiement de nouvelles énergies, autres ECV tels que l'hydrogène maritime et fluvial...).

2.3 – Caractéristiques de la flotte fluviale française

La flotte fluviale française (immatriculée en France) est constituée des catégories et nombre de bateaux suivants, aux motorisations très majoritairement diesel :

- Transport fluvial de marchandises (incluant les avitailleurs) :
 - 1088 bateaux : 640 automoteurs (incluant 13 avitailleurs et déshuileurs), 100 pousseurs, 348 barges non motorisées ;
 - 35 à 40% gérés par des armements (exemple : CFT, Lafarge, Cemex), 60% à 65% par des artisans possédant en général de 1 à 3 bateaux ;
 - Flotte renouvelée majoritairement par des achats d'occasion sur le marché européen (une centaine de constructions neuves depuis 2005), mais avec des moteurs changés tous les 8 à 30 ans selon les cas ;

- Développement récent des propulsions type diesel-électrique (groupes électrogènes diesel + moteurs électriques).
- Transport fluvial de passagers :
 - Bateaux transportant plus de 12 passagers :
 - 50 bateaux à passagers à cabine pour la croisière avec hébergement à bord (hors Rhin international) ;
 - 320 bateaux de promenade journalière : au moins 10 compagnies naviguent sur la Seine, avec une part importante des effectifs ;
 - Flotte ancienne (moyenne d'âge 40 ans), avec de fortes disparités (paquebots de croisière beaucoup plus récents) ;
 - Multiplication des propulsions type diesel-électrique (groupes électrogènes diesel + moteurs électriques) et développement de bateaux « tout électriques » (batteries).
 - *Bateaux transportant moins de 12 passagers :*
 - Flotte présente y compris sur des voies ou plans d'eau non navigables (exemple : marais du Cotentin, de Bourges, de Brière, etc.).
 - *Bacs :*
 - 18 unités motorisées recensées ;
 - Sans cadre réglementaire spécifique, sont actuellement traités comme des bateaux à passagers ;
 - Dans certains cas, délégation de service public par des collectivités territoriales ;
 - Immatriculation maritime dans les estuaires (bac de Seine en aval de Rouen, bacs du Rhône).
- Pêche professionnelle en eaux intérieures :
 - Environ 500 bateaux de pêche professionnelle ;
 - Majorité de petites unités (moins de 10 mètres) en marquage CE ou auto-certification ;
 - Sans cadre réglementaire spécifique ;
 - Quelques bateaux de construction maritime (exemple : Léman) ;
 - Moteurs majoritairement essence de 4 à 100 CV hors-bord, quelques moteurs in-board 100 cv ou plus ; fortes disparités de puissances pour des unités similaires.
- Bateaux « de service » (baliseurs, faucardeurs, dragues, police, secours, etc.) :
 - Flotte diversifiée : une majorité de petites unités de construction plaisance et de bateaux de travail, multiplicité des statuts et des titres rendant un inventaire difficile.
 - Compagnie nationale du Rhône : 50 unités dont les plus importantes sont le bateau hydrographique le Frédéric Mistral (33 m) et le bateau électro-solaire le Noémie. Les autres unités sont non habitables et de moins de 10 mètres.
 - VNF : 200 unités motorisées (moteurs in-bord)
 - Gendarmerie et sécurité civile : flottes de bateaux de type plaisance, majoritairement sous marquage CE. Brigades fluviales de gendarmerie : 29 embarcations projetables (dont 17 unités de 18 ans ou plus) et 7 embarcations lourdes (2 essence, 5 diesel, dont 4 unités de 20 ans ou plus).

Ceci représente ainsi **au moins 2500 unités motorisées**, de tailles très variables, **très majoritairement équipées de moteurs thermiques fonctionnant au gazole**, ou à l'essence dans certains cas (pêche en eaux intérieures, bateaux de service). Le secteur fluvial consomme moins de 1% du gazole distribué en France.

Entre juillet et octobre 2019, 1.891 million de litres d'XTL ont par ailleurs été utilisés en fluvial (34 unités sur la Seine - 32 passagers, 2 marchandises - 4 unités sur le Rhône - 12 unités sur le Rhin).

2.4 - Impact en termes de création de valeur et d'emplois

En France, le fret fluvial constitue au global moins de 3% du transport de marchandises, mais entre 10 et 20 % sur les grands axes où les trois modes de transport terrestres coexistent (Seine, Rhône-Saône, voies du Nord, Moselle - seul le Rhin tire aujourd'hui pleinement partie de ce mode de transport), avec des réserves de tonnages encore importantes. Cependant les fortes variations de niveau d'eau pendant des périodes significatives observées depuis quelques années (basses eaux du Rhin, crues et périodes de hautes-eaux sur la Seine) demeurent un facteur d'incertitude.

Le transport fluvial de fret repart à la hausse depuis 2018, et se maintient malgré la crise, bénéficiant des grands projets comme le Grand Paris Express (approvisionnement et extraction de matériaux). Cette tendance devrait se poursuivre dans les années à venir avec le chantier des JO 2024 et le projet de canal à grand gabarit Seine – Escaut.

Le transport fluvial de passagers est en plein développement, malgré un ralentissement en 2016 et 2017 lié à une baisse globale de la fréquentation touristique. En 2018, ce secteur a représenté près de 11 millions de passagers (dont près de 8 millions en Ile-de-France), avec une clientèle composée à 50% d'étrangers.

La crise sanitaire constatée depuis le premier semestre 2020 a néanmoins eu un impact important sur cette tendance positive de l'évolution des trafics notamment pour le secteur du transport de passagers dont l'activité a été mise à l'arrêt pendant plusieurs mois. Cette crise aura par ailleurs un effet durable. Le transport de marchandises a également été impacté dans une moindre mesure avec une baisse de trafic différenciée selon le type de marchandises transportées. L'enjeu pour le secteur fluvial dans ce contexte de crise est de pouvoir s'engager plus avant sur la voie de la transition écologique et énergétique et de retrouver un niveau d'activité permettant d'investir, notamment au travers des présents engagements afin de permettre une relance verte du secteur qui nécessitera également un travail de réflexion sur les facteurs de gain de compétitivité possibles pour l'ensemble de la filière.

Les entreprises de transport fluvial sont environ au nombre de 1000 dont 97 % comptent moins de 10 salariés.

Le chiffre d'affaires annuel généré directement par les transporteurs fluviaux français du secteur fluvial est de 1 milliard d'euros avec environ 30% pour le fret et 70% pour le transport de passagers.

S'y ajoutent :

- les entreprises de location de bateaux de plaisance, qui représentent 600 emplois directs et un chiffre d'affaires annuel de 46 M€,
- les services connexes (chantiers, écoles, logistique) qui représentent 2 500 ETP
- la gestion des infrastructures (VNF, CNR, ports intérieurs) qui représentent environ 5 000 ETP.

L'activité fluviale est également génératrice de retombées économiques et de nombreux emplois indirects.

En prenant en compte les effets directs et indirects, le chiffre d'affaires généré par le seul tourisme fluvial est estimé à 1,3 milliard d'euros (Etude filière VNF 2020).

L'adaptation du secteur aux enjeux posés par la transition écologique et aux nouvelles réglementations en matière de performance énergétique de la navigation intérieure présente un potentiel de génération d'emplois dans le domaine de l'innovation technologique (motorisation, développement de système retrofit, électronique, etc.) et de la construction navale (systémiers, équipementiers, intégrateurs).

2.5 – Impact environnemental et étapes à franchir

Le secteur fluvial français entend contribuer à la réalisation des objectifs de l'Accord de Paris, du Plan Climat, et du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques, dans la continuité des actions déjà initiées, en initiant une démarche de transition en deux étapes :

- **Des évolutions de court terme, améliorant les systèmes et pratiques existants :**
 - Un développement de bornes électriques à quai, aussi bien pour le transport de marchandises que de passagers, afin de raccorder les bateaux lorsqu'ils sont en

stationnement et éviter des émissions par les groupes électrogènes de bord. 3.7 M€ ont déjà été investis dans 123 bornes le long du réseau fluvial. Celles-ci comprennent des bornes de faible puissance destinées aux bateaux de transport de marchandises, de plaisance et d'excursions, ainsi que des bornes de haute puissance pour les bateaux de croisière :

- Sur le bassin de la Seine – 19 bornes déployées dont 6 de haute puissance
- Sur le bassin du Rhône – 13 bornes déployées dont 5 de haute puissance
- Sur les canaux du Nord – 91 bornes de petite puissance

A titre indicatif il a été recensé 150 bornes en projet, dont 39 haute puissance. La standardisation des équipements à bord et à terre, l'augmentation de la puissance, et des modalités de paiement des consommations électriques, reste un enjeu.

Le déploiement de bornes permet d'impliquer des acteurs industriels français que ce soit des PME ou des grands groupes positionnés sur ce marché. Les différents plans d'investissement publics et privés peuvent ainsi permettre le renforcement d'une filière industrielle nationale compétitive à l'échelle européenne.

- Des carburants moins émetteurs de polluants utilisables par des moteurs thermiques. Les carburants de synthèse de type « Gas to liquid » (XTL) ou les biodiesels de type B100 permettent d'utiliser les moteurs actuels, éventuellement au prix de quelques adaptations, tout en réduisant les émissions polluantes par rapport au diesel (avec des émissions de CO₂ équivalentes ou plus faibles), dans l'attente de la maturation de technologies peu ou pas émettrices.
 - Les opérateurs ont également développé depuis plusieurs années des solutions de motorisation hybride diesel électrique qui peuvent permettre de réduire la consommation de gazole selon le type de bateau (marchandises, passagers)
- **Des évolutions de moyen et long termes qui reposent sur des sources d'énergie à base d'électricité (accumulateurs), de gaz et d'hydrogène**
- Ces évolutions supposent une adaptation de la flotte qui tienne compte de l'évolution des technologies (changement des moteurs) et de l'avitaillement.
- A ce jour, plusieurs bateaux fluviaux naviguant en Europe utilisent comme source d'énergie le GNL et seul un bateau fluvial doté d'une pile à combustible navigue en France : Navhybus sur l'Erdre.
- Les tests et déploiements de ces énergies supposent la mise en œuvre d'une série d'actions coordonnées faisant intervenir les différents signataires des présents ECV, ainsi que les fournisseurs, distributeurs, cabinets d'ingénierie et constructeurs de matériels.

L'élaboration d'une **feuille de route « transition énergétique du secteur fluvial »**, prévue dans le présent ECV, proposant une trajectoire pour l'évolution de la flotte fluviale en parallèle du déploiement de l'avitaillement en produits énergétiques permettant d'atteindre le « zéro émission » est une garantie de durabilité de la démarche.

Article 1^{er} - Collaboration

Les cosignataires souscrivent aux objectifs présentés à l'article 2 et collaborent à la mise en place de mesures destinées à le concrétiser, chacun dans sa sphère de responsabilité.

À cet effet, ils élaborent un **plan d'actions** dont la finalisation devra intervenir sous six mois après la signature. Durant cette période de six mois, les mesures prévues dans le présent ECV seront déjà engagées et leur calendrier global de mise en œuvre, ainsi que la déclinaison chiffrée des objectifs, seront transmis aux ministres signataires.

Article 2 - Engagements et actions des cosignataires

Les cosignataires s'engagent sur cinq axes :

- Définir les objectifs de la « transition écologique du secteur fluvial »
- Réduire les émissions polluantes du transport fluvial pour les motorisations existantes
- Déployer l'alimentation électrique à quai
- Préparer le déploiement des solutions énergétiques bas carbone en navigation intérieure
- Maîtriser l'empreinte environnementale de la navigation intérieure

A) Définir les objectifs de la « transition écologique du secteur fluvial »

Cet axe vise à assembler les connaissances et outils nécessaires pour préparer la transition écologique du secteur fluvial : il comporte à la fois des actions liées à la réalisation d'un état des lieux préalable (état des flottes, des motorisations, émissions polluantes, dispositifs de financement...) et des actions visant à construire la feuille de route de transition énergétique du secteur fluvial (trajectoires d'évolution des émissions, meilleure intégration du fluvial dans les programmes globaux de transition énergétique...).

A.1. Engagements des porteurs de projets

A.1.1. Evaluer les besoins en termes de renouvellement de la flotte fluviale professionnelle

Définir les évolutions probables en matière de flotte fluviale professionnelle notamment au regard de :

- Son obsolescence (Cf. âge moyen)
- Son évolution pour permettre des nouvelles motorisations
- Sa nécessaire croissance pour faire face à l'augmentation et la diversification de la demande
- La compétitivité économique des segments de la navigation intérieure

Cette action s'articule avec la connaissance fine des flottes (cf. engagement A.2.1), les technologies disponibles, les besoins de financement et le cadre réglementaire.

Pilote : E2F

Contributeurs : DGITM, ADEME, VNF, CNR, CONAPED, GICAN, etc.

A.1.2. Définir une trajectoire de transition énergétique des flottes professionnelles sur 10 ans

D'ici décembre 2021, établir, pour chacun des segments des flottes professionnelles en navigation intérieure, une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques (particules fines, NOx, CO) intégrant le volume d'activité et du trafic et identifiant les besoins de financement.

Objectif : Réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre et des principaux polluants atmosphériques du secteur fluvial à une échéance de 10 ans (valeurs de référence : rapport CITEPA format Secten⁷ et chiffres du transport fluvial VNF). Cet objectif est à considérer au regard de la performance environnementale du transport fluvial par rapport aux autres modes de transports et au regard de l'âge actuel de la flotte et de la durée de vie des bateaux.

⁷ Citepa, juillet 2019. Inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en France – Format Secten.

Cette trajectoire s'intègre dans la perspective de la feuille de route de la Commission pour la navigation du Rhin (CCNR) pour la réduction des émissions de la navigation intérieure.

Pilote : E2F

Contributeurs : DGITM, ADEME, VNF, CNR, CONAPED, GICAN, TLF, etc.

A.2.Engagements de l'Etat

A.2.1. Réaliser un état des lieux des flottes fluviales professionnelles existantes et de leurs motorisations

D'ici juillet 2022, procéder à un recensement des flottes existantes, de leur motorisation et de leurs consommations énergétiques afin de disposer d'un état des lieux précis, segmenté par utilisation. Cet état des lieux doit être réalisé dans le respect de la réglementation en matière de données personnelles.

Mettre en place et partager un outil de suivi unique des caractéristiques des flottes, notamment concernant leur possibilité de raccordement électrique à quai (voir action C.1.1).

Pilote : DGITM

Contributeur : ADEME, E2F, VNF

A.2.2. Recenser les études disponibles sur les émissions polluantes en navigation intérieure

D'ici juillet 2022, réaliser une compilation des connaissances disponibles à l'échelle française et européenne concernant les émissions polluantes du transport fluvial. Ainsi que les études disponibles concernant les émissions de gaz à effet de serre et de polluants des carburants de substitution.

Pilote : ADEME

A.2.3. Contribuer aux travaux européens sur le verdissement de la navigation intérieure

Contribuer aux réflexions et aux études portées dans les instances internationales sur le verdissement et son accompagnement, notamment :

- Étude de la CCNR sur les instruments financiers de soutien au verdissement de la flotte fluviale ;
- Travaux du comité économique
- Travaux sur le Green Deal et politiques européennes de transition énergétique (révision directive cadre énergie, réglementation des émissions...)
- Mise en œuvre du règlement sur la taxonomie et la finance durable
- NAIADES III

Pilote : DGITM

Contributeur : VNF, TLF

B) Réduire les émissions polluantes du transport fluvial pour les motorisations existantes

Cet axe regroupe les engagements permettant de réduire les émissions polluantes de la navigation intérieure à court terme, dans l'état actuel des flottes, par l'évolution des pratiques et l'utilisation de carburants de substitution.

B.1. Engagements des porteurs de projets

B.1.1. Développer l'utilisation des carburants de substitution en navigation intérieure

Privilégier l'utilisation de carburants de substitution au gazole (biocarburants, carburants de synthèse type XTL), moins émetteurs de particules polluantes et de gaz à effet de serre.

Objectif pour 2022 pour les XTL :

- En nombre d'unités : 250 bateaux fonctionnant aux XTL (multiplication par 3)
- En volume : 6 millions de litres sur la Seine, 3 millions de litres sur le Rhône, 200 000 litres sur la Loire, 5 millions de litres sur la zone Rhin-Strasbourg)
- Capitalisation du retour d'expérience sur l'exploitation aux XTL (retours clients, impacts sur l'exploitation)

Objectif pour fin 2021 pour le biodiesel (B100) : une expérimentation d'utilisation de B100 (biodiesel) sur la Seine sur un automoteur, conduite par CFT.

Pilote : E2F

Contributeurs : CPP, CFT, AS Energy, TLF

B.1.2. Assurer le remplacement ou l'amélioration des performances énergétiques des motorisations les plus polluantes

En fonction de la disponibilité sur le marché de produits conformes à la réglementation (voir action B.2.3) :

- Améliorer les performances environnementales des moteurs les plus polluants notamment par la mise en place de solutions de dépollution (retrofit)
- Anticiper le renouvellement des moteurs les plus polluants en faveur d'une motorisation obéissant aux dernières normes

Objectifs : les bateaux équipés au 1^{er} janvier 2021 des moteurs antérieurs à CCNR1 (2003) doivent être adaptés pour réduire leurs émissions, selon les priorités suivantes :

Priorité 1 : flottes exploitées ou transitant en zones urbaines denses

Priorité 2 : flottes exploitées hors zones urbaines denses

Pilote : E2F

Contributeurs : armateurs signataires, motoristes et équipementiers, TLF.

B.1.3. Former les équipages à l'éco-conduite et aux bonnes pratiques d'économie d'énergie

Construire une offre de formation continue à l'éco-conduite. Intégrer à la formation initiale une sensibilisation aux problématiques environnementales et aux bonnes pratiques.

Le cas échéant, rechercher et expérimenter les outils nécessaires (mesures de la consommation kilométrique, au lieu d'une consommation horaire peu adaptée à l'éco-conduite)

Objectif : 100% pour les nouveaux entrants dans le cadre de la formation initiale d'ici 2023. Un plan de formation sera déployé pour les équipages en poste.

Pilote : FLUVIA

Contributeurs : CFANI, E2F, CEREMA, CNAM

B.1.4. Favoriser un avitaillement des bateaux par voie fluviale.

L'avitaillement par voie fluviale permet de lutter contre la congestion routière, de limiter les nuisances sur les voies sur berge et de réduire les émissions de GES liées au transport de carburant.

Objectif : 800 bateaux, engins flottants ou établissements flottants par an avitaillés par voie fluviale d'ici 2023.

Pilote : AS Energy

B.2. Engagements de l'Etat

B.2.1. Mettre en place un suivi du panel de carburants utilisés en navigation intérieure

Organiser une remontée d'information s'appuyant sur les dispositifs de suivi des carburants détaxés par la DGDDI afin de déterminer l'utilisation des carburants alternatifs en navigation intérieure ; corrélérer avec l'activité de la profession pour tenir compte de l'évolution des trafics (voir action A.1.2).

Pilote : DGITM

B.2.2. Contribuer aux travaux du Comité européen sur l'établissement de standards en navigation intérieure (CESNI) sur l'élaboration d'un standard CESNI sur l'éco-conduite.

Participer à définir un standard dans le cadre du CESNI/QP en collaboration avec les organismes de formation et les organisations professionnelles partie prenante du comité.

Pilote : DGITM

B.2.3. Clarifier les obligations réglementaires applicables à la marinisation des moteurs et à la dépollution de moteurs existants d'ici fin 2021

Dans le cadre du groupe de travail Prescriptions techniques du Comité européen pour l'élaboration des standards en navigation intérieure (CESNI/PT) et des travaux au niveau européen, clarifier le cadre réglementaire et technique applicable pour :

- L'adaptation à un usage en navigation intérieure de moteurs industriels ou routier (marinisation) ;
- L'installation d'un système de dépollution sur un moteur existant en navigation intérieure (retrofit).

Cette action est un préalable nécessaire pour permettre le remplacement des motorisations les plus polluantes (action B.1.2).

Pilote : DGITM

Contributeurs : motoristes et équipementiers

C) Déploiement et utilisation de l'électricité à quai

Cet axe porte spécifiquement sur la mise en place de raccordement électrique à quai en remplacement du fonctionnement de groupes électrogènes de bord. Cette démarche a fait l'objet de dispositions spécifiques dans la Loi d'Orientation des Mobilités et la loi de finance pour 2020 et pour 2021, et doit permettre une forte réduction des émissions polluantes et des nuisances au stationnement, notamment en zone urbaine.

C.1. Engagements des porteurs de projets

C.1.1. Adapter les bateaux au raccordement électrique à quai

Équiper les bateaux de manière à permettre un branchement à quai et utiliser les bornes électriques disponibles lors du stationnement à quai.

Objectif : Sur chaque bassin de navigation, doubler le nombre de bateaux pouvant être raccordés d'ici 2022 (référence : nombre d'inscrits aux services de distribution en électricité)

Pilote : E2F

Contributeurs : CFT, FIN, AFBE, TLF

C.1.2. Déploiement d'infrastructures d'alimentation électrique à quai sur chaque bassin de navigation

Élaborer des schémas de déploiement d'une infrastructure d'alimentation électrique à quai sur chacun des bassins de navigation pour fin 2021.

Évaluer les besoins et possibilités de déploiement en inter-bassins et sur les eaux intérieures non gérées par VNF.

Déployer en bord à voie d'eau (quais et appontements) des infrastructures d'alimentation en électricité à quai interopérables et harmonisées à destination des bateaux de navigation intérieure pour un objectif global d'environ 150 nouvelles bornes (tout types de bornes confondus).

Objectifs généraux :

- Sur le bassin de la Seine (dont Oise et Marne) : 100 nouvelles bornes dont 10 de haute-puissance à l'horizon 2024
- Sur le bassin Rhône-Saône : pour le Rhône, 10 nouvelles bornes haute puissance pour la croisière fluviale à partir de 2023 et étudier la possibilité de déployer des bornes électriques à quai de plus faible puissance à destination des bateaux de fret, au Port de Lyon et sur d'autres ports de l'axe (Loire-Sur-Rhône, Salaise-Sablons, Portes-Lès-Valence, Arles...)
- Sur le réseau des voies navigables du Nord pas de Calais : 20 nouvelles bornes fret à l'horizon 2024
- Sur le bassin du Rhin, 15 nouvelles bornes haute-puissance à l'horizon dont 9 sur le Port de Strasbourg 2024

Pilote : VNF

Principaux Contributeurs : HAROPA, CNR, E2F, CONAPPED, TLF

C.2. Engagements de l'Etat

C.2.1. Accompagner la mise en œuvre de l'obligation de raccordement électrique sur les quais équipés

Suite à l'introduction dans le règlement général de police d'un panneau d'obligation de raccordement à quai pour les bateaux en stationnement, préciser les conditions de mise en œuvre de cette signalisation

(cartographie des postes concernés, information préalable des usagers, fonctionnement du système de sanction).

Objectif : Préciser les règles et la procédure liées à l'introduction de cette nouvelle obligation par l'adoption des textes réglementaires nécessaires.

Pilote : DGITM

Contributeurs : VNF, Ministère de l'intérieur

C.2.2. Suivi et évaluation du certificat d'économie d'énergie dédié aux bornes d'alimentation électrique à quai

Assurer le suivi et l'évaluation de la fiche CEE d'opération standardisée sur l'installation de bornes d'alimentation adoptée en 2020 afin de déterminer l'efficacité du dispositif.

Pilote : DGITM

Contributeurs : VNF, ADEME, DGEC, E2F.

D) Préparer le déploiement des solutions énergétiques bas carbone en navigation intérieure

Cet axe regroupe les engagements de plus long terme qui visent à préparer la navigation intérieure à l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, par l'expérimentation de solutions énergétiques innovantes et des travaux prospectifs.

D.1. Engagements des porteurs de projets

D.1.1. Expérimenter les solutions alternatives de motorisation à faibles émissions sur les flottes fluviales professionnelles

Conduire des expérimentations, assorties de mesures d'impact réalisées par un tiers indépendant, pour tester les différentes solutions possibles pour réduire les émissions de GES afin d'atteindre l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050 :

- Biogaz (GNL, GNC)
- Electricité
- Hydrogène
- Autres solutions potentielles

Favoriser les coopérations afin que les opérateurs conduisent des projets collaboratifs (transfert d'innovation, mutualisation de certains coûts, mutualisation de demandes d'adaptation de la réglementation) en lien avec le comité RD du comité stratégique de filière des industriels de la mer.

Pilote : E2F

Contributeurs : CFT, CPP, GICAN, AS Energy, TLF

D.1.2. Concevoir les bateaux neufs pour faciliter les changements de technologie moteur au cours de la vie du bateau

Pour les unités neuves, s'inscrire dans une démarche de conception modulaire de la production d'énergie à bord (possibilité de changer le type d'énergie utilisée). Cela passe notamment par une généralisation des systèmes de propulsion électrique (moteurs électriques et source d'énergie : groupe électrogène, batteries, piles à combustibles...) et par une prise en compte dès la conception des contraintes liées au changement de source d'énergie au cours de la vie du bateau.

Objectif : intégrer cette problématique pour la conception de 100% des unités neuves d'ici fin 2024

Pilote : E2F

Contributeurs : Communauté Portuaire de Paris, GICAN, Bateaux Parisiens, Lafarge Granulats, CFT

D.2. Engagements de l'Etat

D.2.1. Améliorer la lisibilité et étudier les possibilités d'adaptation des dispositifs financiers existants pour inciter à la transition écologique du secteur

Expliciter l'ensemble des dispositifs d'aide nationaux et européens pouvant bénéficier au secteur fluvial, y compris sur les appels à projet (spécifiques ou non au secteur, nationaux et européens).

Explorer les possibilités de faire évoluer des dispositifs d'aide ou de tarification existants en navigation intérieure pour y intégrer des incitations au verdissement (modulations de tarifs, accès préférentiel, etc.). A titre d'exemple, il s'agit d'examiner les mesures suivantes :

- Engager une réflexion dans le cadre de la reprise du dispositif du fond de prêts d'honneur à taux zéro aux transporteurs fluviaux dans le cadre de la création d'entreprise ou de la reprise d'activité, afin d'intégrer des critères environnementaux au processus de sélection des dossiers ;
- Engager une réflexion sur des mécanismes de modulation de l'accès aux ports maritimes, des conditions d'occupation du domaine public fluvial (DPF) et de l'accès au réseau des voies navigables en fonction des performances environnementales;
- Envisager un accès renforcé de la navigation intérieure au dispositif des Certificats d'Economies d'Énergie (CEE), par une meilleure prise en compte des spécificités du secteur, notamment par :
 - L'actualisation des fiches existantes en navigation intérieure présentant un gisement et un intérêt significatif pour le secteur
 - Création potentielle de nouvelles fiches, par exemple :
 - Alimentation électrique à quai
 - Formation à l'Eco-conduite en navigation intérieure
 - Remotorisation fluviale électrique/hybride
 - Logistique Urbaine
 - Optimisation énergétique des équipements à bord
- Conforter l'augmentation du budget alloué au Programme d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI) et fluidifier la mutualisation des moyens financiers des financeurs de l'innovation et du verdissement, notamment par la recherche de nouveaux contributeurs (collectivités territoriales, Compagnie Nationale du Rhône, et agences environnementales) ; adapter le champ d'application et/ou la présentation des différents volets du plan d'aide conformément aux objectifs des présents engagements.

Objectif : avant juillet 2022 aboutir à des conclusions sur l'opportunité et la faisabilité des différents dispositifs de financement et alimenter le site internet du Ministère dédié aux professionnels du transport fluvial et de la voie d'eau

Pilote : VNF-DGITM

Contributeurs : HAROPA, CNR, DGITM, AFPI, CPP, ADEME, AS Energy E2F, TLF

D.2.2. Recenser et assurer le suivi des expérimentations en cours

D'ici juillet 2022, recenser les innovations conduites ou en projet au niveau national concernant les solutions énergétiques bas carbone utilisables en navigation intérieure.

Objectif : action à conduire d'ici juillet 2022.

Pilote : VNF

Contributeurs : ADEME, DGITM, AS Energy, TLF

D.2.3. Faciliter le développement d'une offre en carburants alternatifs

Élaborer des schémas de déploiement d'une infrastructure d'avitaillement et de distribution en vecteurs d'énergie à faibles émissions le long des réseaux de navigation des bateaux fluviaux, au travers de l'établissement de schémas directeurs de distribution multi-énergies établis par axes de navigation.

Objectif : schémas Rhône / Saône, Seine / Marne, voies du Nord, Moselle, Gironde élaborés d'ici juillet 2022

Pilote : Délégations interministérielles Préfectures de région et VNF (un pilote par axe de navigation)

Contributeurs : E2F, gestionnaires d'infrastructures et portuaires, AS Energy

D.2.4. Définir un cadre réglementaire et technique pour les carburants alternatifs

Compléter le cadre réglementaire et technique applicable aux solutions d'avitaillement en vecteurs énergétiques alternatifs (arrêtés ministériels précisant les caractéristiques techniques des carburants, réglementation des sites de distribution) d'ici la fin du premier semestre 2022

Pilote : DGITM, DGEC

D.2.5. Faciliter les expérimentations en matière de motorisation innovante

Adapter la réglementation pour faciliter les évolutions technologiques et examiner les demandes de dérogation à la réglementation pour permettre des motorisations innovantes à la lumière de l'arrêté du 20 août 2019 relatif à délivrance de titres de navigation sur une zone de navigation restreinte.

Accompagner les porteurs de projet dans le cadre des dispositifs de soutien à l'innovation du PIA4

Pilote : DGITM

Contributeurs : SGPI, DGE

D.2.6. Participer à l'évolution des textes réglementaires européens

Porter dans le cadre du comité européen d'élaboration des standards en navigation intérieure (CESNI) des évolutions du standard de prescriptions techniques ES-TRIN afin d'autoriser des motorisations innovantes au niveau européen.

Pilote : DGITM

D.2.7. Favoriser le verdissement de la flotte des administrations

Lors du renouvellement des bateaux des administrations, privilégier les solutions à faibles émissions ou expérimenter des solutions innovantes, si les contraintes d'exploitation le permettent.

Objectifs : Identifier d'ici fin 2021 les bateaux d'exploitation de VNF et de la flotte du ministère de l'Intérieur à privilégier pour expérimenter des solutions à faibles émissions lors de leur renouvellement dès lors que leurs usages et leurs architectures le permettent.

Pilote : ministère de l'intérieur, VNF

E) Maîtriser l’empreinte environnementale de la navigation intérieure

Cet axe porte sur les engagements visant à réduire l’impact environnemental de la navigation intérieure au-delà des émissions des moteurs, notamment concernant les déchets : collecte et traitement, cycle de vie des bateaux, etc.

E.1. Engagements des porteurs de projets

E.1.1. Engager une réflexion sur la gestion du cycle de vie des équipements et motorisation en navigation intérieure (économie circulaire)

Considérant la longue durée de vie des unités de transport fluvial, une réflexion spécifique doit être engagée sur la gestion de ce temps long face à l’évolution des technologies et de la réglementation en matière environnementale (motorisation, matériaux, déchets), et sur le cycle de vie des équipements, en particulier pour les technologies innovantes.

Pilote : GICAN

Contributeur : ADEME, FIN, E2F

E.1.2. Améliorer la gestion des déchets de cargaison en transport fluvial de marchandise

Généraliser les méthodes et outils permettant de limiter les déchets de cargaisons (déchets de manutention, eau de lavage de cale...) et d’améliorer leur collecte et traitement, notamment à travers :

- Des équipements (à quai ou à bord) permettant de limiter les pertes au chargement / déchargement, ou d’améliorer le nettoyage des cales et citernes pour limiter la production de déchets (outils de manutention, balayeuses, aspiratrices...);
- Une gestion standardisée des méthodes de collecte et de gestion de cargaison dans les ports (accords avec les stations d’épuration sur les modalités de rejet au réseau d’assainissement, circuits de collecte et traitement adaptés) ;
- Des clarifications de la prise en charge des coûts de nettoyage dans la chaîne logistique ;
- Des standards de déchargement, garantissant au chargeur un état de cale / citerne compatible avec les marchandises envisagées, pour réduire la production de déchet par contamination (exemples : système qualité des essenciers, ou pour le transport d’alimentation animale)

Objectifs : état des lieux et diffusion des bonnes pratiques, pour définir des objectifs de mise en œuvre dans le cadre du plan d’action

Pilote : AFPI, E2F

Contributeurs : VNF, AS Energy, TLF

E.1.3. Améliorer la gestion des eaux usées en navigation intérieure

Dans un contexte d’évolution des usages de la voie d’eau (tourisme fluvial, baignade dans les voies navigables), des réglementations environnementales et des attentes sociétales, améliorer la gestion des eaux usées en navigation intérieure au-delà des prescriptions techniques minimales est un enjeu majeur.

Objectif : réaliser un inventaire des solutions existantes ou expérimentales (raccordement au réseau d’assainissement, service de collecte, station d’épuration de bord...) pour définir des objectifs de mise en œuvre adaptés aux différents segments de flotte dans le cadre du plan d’action

Ce sujet est particulièrement d’actualité à l’aune des Jeux Olympiques 2024.

Pilote : E2F

Contributeurs : VNF, AS Energy, TLF

E.2. Engagements de l'Etat

E.2.1. Elargir le champ d'application de la CDNI

Engager des travaux avec les gestionnaires d'infrastructures fluviales et portuaires et les usagers, en vue d'étendre le champ d'application de la Convention internationale relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et Intérieure (CDNI) sur l'ensemble des voies de navigation intérieure françaises.

Définir les besoins en matière d'infrastructure et de réseaux de collecte des déchets (selon le type de déchet : eaux usées, déchets huileux et graisseux, déchets d'exploitations, intégration au réseau de traitement déchets portuaires).

Pilotes : DGITM et VNF

Contributeurs : AS Energy, E2F.

3. Dispositions finales

Article 3 - Exécution conforme au droit

Les accords du présent engagement pour la croissance verte seront exécutés conformément au droit national, européen et international applicable, et en particulier des règles européennes en matière de marchés publics, de concurrence, d'aide d'État, ainsi que de normes et règles techniques européennes applicables.

Article 4 – Gouvernance et suivi

Dans les 3 mois à compter de la signature du présent engagement réciproque pour la croissance verte, les cosignataires sont invités à mettre en place un **comité de pilotage** chargé du pilotage et du suivi du présent engagement pour la croissance verte. Le ministre délégué aux transports y sera représenté par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et la ministre déléguée à l'industrie par la Direction générale des entreprises (DGE).

Lors de sa première réunion, les membres du comité de pilotage se mettront d'accord sur les règles de décision concernant les demandes d'adhésion de nouvelles parties et de modifications du contenu de l'ECV et devront désigner un président.

Ce comité de pilotage se réunit tous les six mois et élabore un tableau de suivi des engagements des porteurs de projet et de l'Etat.

Le comité de pilotage veillera à associer en tant que de besoin les collectivités territoriales, en particulier les Régions à l'ensemble des actions identifiées, afin de garantir leur articulation avec les actions qu'elles mènent dans les territoires en matière de transition énergétique, de développement économique et de planification territoriale.

Enfin il veille au calendrier de mise en œuvre des mesures et à son adaptation éventuelle.

Article 5 - Adhésion de nouvelles parties

1. De nouvelles parties peuvent adhérer au présent engagement pour la croissance verte.
2. Toute nouvelle partie doit communiquer sa demande d'adhésion par écrit au comité de pilotage. Dès que toutes les Parties ont accepté par écrit cette nouvelle adhésion, la partie adhérente se voit attribuer le statut

de « Partie à l'engagement pour la croissance verte ». Les droits et obligations découlant de l'engagement pour la croissance verte sont désormais applicables à cette Partie.

3. La demande d'adhésion et la déclaration de consentement sont jointes en annexe à l'engagement pour la croissance verte.

Article 6 - Modifications

1. Chacun des cosignataires peut demander par écrit au comité de pilotage de modifier l'engagement pour la croissance verte. Ladite modification requiert le consentement de ce dernier.

2. La modification est signée, pour le ministre délégué au transport, par la DGITM et, pour la ministre déléguée à l'industrie, par la DGE. Elle est ensuite annexée aux présents ECV.

Article 7 - Évaluation

1. Les cosignataires évalueront l'exécution et le fonctionnement du présent engagement pour la croissance verte par un bilan d'étape réalisé 24 mois après la signature, ainsi qu'à l'issue de l'engagement.

2. La préparation de cette évaluation sera effectuée conjointement par l'État et le président du comité de pilotage et fera l'objet d'un rapport.

Article 8 - Résiliation

Chaque cosignataire est en droit de résilier à tout moment le présent engagement pour la croissance verte par écrit, moyennant le respect d'un préavis de 3 mois.

Article 9 – Clause de non recours

Les cosignataires conviennent que les engagements réciproques pour la croissance verte ne sont pas juridiquement contraignants.

Article 10 - Entrée en vigueur

1. Le présent engagement pour la croissance verte entre en vigueur à compter du lendemain de sa signature par toutes les Parties et court pendant 4 ans.

2. Les cosignataires veillent à ce que tous les engagements cités dans le présent pacte soient mis en œuvre dans les meilleurs délais.

Article 11 - Publication

Le présent engagement pour la croissance verte sera publié sur les sites internet du ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique, chargé des transports et du ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance, en vue de permettre à d'autres tiers d'en prendre connaissance et de les inciter ainsi à s'en inspirer.