



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

Genève, 7-9 octobre 2020

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable :**Impact de l'épidémie de COVID-19 sur la navigation****intérieure et actions à entreprendre dans le cadre****de la Commission économique pour l'Europe****Aperçu des incidences de la pandémie de COVID-19
sur le secteur des transports par voie navigable
en Europe et mesures prises aux niveaux
national et international**

Note du secrétariat*, **

I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au programme de travail du sous-programme « Transports » pour 2020 (ECE/TRANS/2020/21, chap. IV, tableau, sect. A, par. 11), adopté par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/294, par. 136).

2. Pour donner suite à la proposition tendant à collecter des informations relatives aux incidences de la pandémie de COVID-19 sur la navigation intérieure et aux mesures exceptionnelles appliquées dans le secteur, formulée par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) à sa réunion informelle en ligne tenue les 29 et 30 juin 2020, les gouvernements ont été invités à communiquer des renseignements à jour au secrétariat sur ces deux points.

3. Comme l'a suggéré le SC.3/WP.3 à cette même réunion, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) souhaitera peut-être continuer à échanger des informations concernant les incidences de la pandémie de COVID-19 sur la navigation intérieure, les mesures exceptionnelles prises par les États membres et les enseignements tirés de cette expérience.

* Le présent document a été soumis après la date prévue pour que l'information la plus récente puisse y figurer.

** La version originale anglaise du présent document n'a pas été revue par les services d'édition.



II. Informations concernant les incidences de la pandémie de COVID-19 sur la navigation intérieure en Europe et bilan de l'expérience acquise

4. Les annexes I et II au présent document donnent un aperçu des renseignements relatifs aux incidences de la pandémie de COVID-19 sur la navigation intérieure et aux mesures prises aux niveaux national et international qui ont été transmis au secrétariat par l'Allemagne, l'Autriche, le Bélarus, la Belgique, la Croatie, la Fédération de Russie, la Slovaquie et l'Ukraine ainsi que par la Commission européenne et les commissions fluviales.

5. À sa réunion informelle en ligne, le SC.3/WP.3 a indiqué que la pandémie avait eu de graves répercussions économiques sur l'ensemble du secteur du transport par voie navigable et sur le bon fonctionnement des chaînes de transport, le transport de voyageurs et le travail des équipages, y compris le remplacement des membres d'équipage, et il a souligné la nécessité de poursuivre la collecte d'informations et d'améliorer la coordination et la collaboration au niveau international (ECE/TRANS/SC.3/2020/1, par. 12 et 13).

6. Le 27 mars 2020, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a publié une évaluation détaillée des répercussions économiques de la crise liée à la COVID-19 sur le transport par voie navigable en Europe¹. Cette évaluation donne une idée de la réduction importante des activités de transport et des pertes de chiffre d'affaires enregistrées par l'ensemble du secteur et fait ressortir les principaux facteurs ayant eu une incidence sur la chaîne de transport par voie navigable :

- La diminution des volumes de marchandises transportées à tous les niveaux, due à la réduction ou à l'arrêt de la production industrielle et à une forte chute de la demande ;
- La perturbation des flux logistiques ;
- L'effondrement du nombre de voyageurs transportés par voie navigable.

7. Selon l'évaluation menée par la CCNR, le transport de voyageurs (croisières fluviales, excursions journalières et services de bateaux transbordeurs) et le transport des marchandises qui relèvent des secteurs directement visés par les mesures de confinement (par exemple, le bâtiment, l'automobile, les secteurs de la mobilité) ont été immédiatement touchés par la crise, suivis d'autres segments du secteur, tels que le transport de cargaisons liquides (produits chimiques et à base d'huile minérale) et le transport de conteneurs. À partir de mai 2020, les volumes de fret transportés par les voies navigables se sont stabilisés mais sont restés faibles, et la situation a encore été aggravée par les variations saisonnières et les transformations structurelles opérées dans le secteur de l'énergie. Toutefois, depuis le début de la pandémie, le secteur a été très actif dans la recherche de solutions appropriées pour faire face aux conséquences de la crise.

8. Selon les informations fournies par la Commission du Danube, la crise a entraîné une réduction des volumes de fret transportés sur le Danube au deuxième trimestre de 2020, exception faite des céréales en provenance des ports du Moyen-Danube et à destination des ports du delta (Constanta), et un arrêt total des croisières, des lignes de transport de voyageurs et des excursions journalières sur le Danube et ses affluents. De plus, les niveaux d'eau extrêmement bas du fleuve au début de l'année 2020 et l'absence de deuxième saison de hautes eaux en mai 2020 ont provoqué des baisses périodiques du tirant d'eau nécessaire à l'exploitation de la flotte de chalands.

III. Actions qui pourraient être entreprises par le Groupe de travail des transports par voie navigable

9. À sa réunion informelle en ligne, le SC.3/WP.3 a fait savoir que le SC.3 pourrait souhaiter procéder à une évaluation des conventions et accords relevant de la CEE relatifs au transport par voie navigable et des résolutions de la CEE, afin de se préparer à des situations

¹ Disponible à l'adresse www.ccr-zkr.org/files/documents/covid19/20200327_CCNR_Economic_impacts.pdf.

du même type et, au besoin, de proposer des modifications (ECE/TRANS/SC.3/2020/1, par. 14). Pour donner suite à cette recommandation, le SC.3 pourrait décider d'examiner la liste des documents susceptibles d'être étudiés, qui est présentée dans le tableau ci-dessous. Il pourra également, s'il le souhaite, compléter cette liste.

<i>Document</i>	<i>Objet de l'évaluation</i>
Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)	Définir un réseau de voies navigables et de ports d'importance stratégique en vue de garantir la continuité de la navigation ainsi que la sécurité des bateaux et de leurs équipages et passagers si des mesures exceptionnelles sont prises en raison d'une pandémie
Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu)	
Résolution n° 21, Prévention de la pollution des eaux par les bateaux	Continuer d'assurer la réception des déchets produits à bord des bateaux si des mesures exceptionnelles s'appliquent au fonctionnement des installations prévues à cet effet
Résolution n° 24, Code européen des voies de navigation intérieure	Assurer la continuité de la navigation ainsi que la sécurité des bateaux et de leurs équipages et passagers
Résolution n° 31, Recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteurs de bateaux de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international	Assurer la sécurité des équipages et permettre aux membres d'équipage des bateaux de transport international de circuler en tant que de besoin
Résolution n° 61, Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure	Assurer la sécurité des bateaux ainsi que des équipages, du personnel à bord et des passagers (conception, fourniture de dispositifs de protection individuelle, etc.)

Annexe I

Adaptation aux répercussions de la pandémie de COVID-19 sur la navigation intérieure au niveau international

A. Union européenne

Depuis le début de la pandémie de COVID-19, la Commission européenne a activement coordonné les mesures communes prises par les États de l'Union européenne pour renforcer les secteurs de la santé publique et atténuer les incidences de la pandémie sur le plan socioéconomique. Les mesures qui concernent le secteur des transports comprennent notamment :

a) La Communication sur la mise en œuvre des voies réservées prévues par les lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé publique et à garantir la disponibilité des biens et des services essentiels, adoptée par la Commission européenne le 23 mars 2020². Les États membres de l'Union européenne ont été invités à désigner tous les points de passage aux frontières intérieures du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), ainsi que des points supplémentaires, s'il y a lieu, qui auraient le statut de points de passage frontaliers pour les voies réservées et ce, à l'intention des services de transport routiers, ferroviaires, maritimes et aériens ;

b) Le Règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la propagation de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prorogation de certains certificats, licences et agréments et au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports (dit Omnibus). Ce Règlement a pour objet de définir des mesures provisoires relatives au transport routier et ferroviaire et à la navigation intérieure ainsi qu'à la sûreté maritime. Dans le domaine de la navigation intérieure, il contient des dispositions ayant pour effet de prolonger de six mois la validité des certificats délivrés au titre de la directive (UE) 2016/1629, qui devaient arriver à échéance entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020.

L'avis provisoire pour la préparation à la détection de cas de COVID-19 aux points d'entrée dans les États membres de l'Union européenne/l'Espace économique européen et l'intervention (Interim advice for preparedness and response to cases of COVID-19 at points of entry in the European Union/European Economic Area (EEA) Member States) vise à aider les autorités de santé publique des transports aérien, maritime et par voie de navigation intérieure à établir des plans de préparation nationaux et locaux à court et à long terme³.

B. Commission centrale pour la navigation du Rhin et Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure

Les mesures prises par la CCNR pour faire face à la pandémie de COVID-19 sont notamment les suivantes⁴ :

a) La résolution CCNR 2020-I-2, adoptée le 23 mars 2020⁵, qui invite les États membres de la CCNR à prendre des mesures exceptionnelles dans le cadre de la pandémie de COVID-19 de façon à assurer un bon niveau de performance de la navigation rhénane et à maintenir le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement, en particulier :

- À maintenir autant que possible le fonctionnement optimal des infrastructures ;

² [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0324\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0324(01)&from=EN).

³ On trouvera de plus amples informations à l'adresse www.healthygateways.eu/Novel-coronavirus.

⁴ Au 20 juin 2020.

⁵ www.ccr-zkr.org/files/documents/covid19/pre20_18fr_final.pdf.

- À ne pas sanctionner le dépassement des durées de validité des certificats, attestations et autres documents délivrés conformément à la réglementation de la navigation rhénane, lorsque la sécurité et le bon ordre de la navigation du Rhin ne sont pas affectés et que les certificats, attestations et autres documents concernés étaient encore valides le 15 mars 2020 ;
 - À faciliter la circulation des membres d'équipage pour leur permettre d'effectuer le trajet direct de leur lieu de résidence au port d'embarquement et du port de débarquement à leur lieu de résidence ;
 - À signer les accords multilatéraux de la CEE relevant de l'ADN ;
- b) L'inventaire des mesures nationales et internationales relatives à la navigation intérieure, tenu à jour et complété à intervalles réguliers sur une page Web spéciale⁶, et une lettre d'information hebdomadaire, disponible sur le site Web de la CCNR ;
- c) L'évaluation des répercussions économiques de la crise liée à la COVID-19 sur le transport par voie navigable en Europe, publiée le 27 mars 2020⁷. Ces répercussions ont également été analysées dans l'Aperçu du marché d'avril 2020, consacré à la navigation intérieure en Europe, et dans le Rapport annuel 2020 sur le même thème ;
- d) La résolution 2020-I-4, adoptée à la réunion plénière de la CCNR, le 4 juin 2020⁸, visait à mieux préparer la CCNR à faire face à des crises futures en compilant les enseignements tirés de la gestion de la crise liée à la COVID-19, à réduire autant que possible les conséquences négatives de cette crise et à coordonner la coopération entre les acteurs clés concernant cette question. Le débat relatif aux effets de la pandémie sur la navigation du Rhin et d'autres voies navigables européennes qui a eu lieu à la session de printemps de la CCNR était principalement consacré aux incidences de la crise sanitaire sur la navigation intérieure et aux mesures à mettre au point pour gérer et surmonter la crise.

À sa réunion du 30 avril 2020, le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) a indiqué qu'il fallait sans tarder définir une approche coordonnée concernant les mesures à prendre pour venir en aide au secteur de la navigation intérieure en Europe pendant la crise liée à la COVID-19. Dans leur lettre ouverte en date du 20 mai 2020⁹, le Président et le Secrétaire exécutif du CESNI ont recommandé de ne pas sanctionner le dépassement des durées de validité des certificats, attestations et autres documents, sous certaines conditions, pendant l'ensemble de la crise. Le CESNI a en outre appelé le secteur et les organes d'inspection à poursuivre ou à reprendre les procédures d'inspection et de certification afin d'éviter autant que possible les retards administratifs et l'interruption des activités essentielles des entreprises de réparation navale. L'échange d'informations relatives à cette question s'est poursuivi à la réunion du CESNI tenue les 22 et 23 septembre 2020.

C. Commission du Danube

Depuis le début de la crise liée à la COVID-19, la Commission du Danube met tout en œuvre pour soutenir l'exploitation de la flotte et garantir la continuité du transport de marchandises dans la région du Danube. L'action coordonnée des autorités compétentes et des administrations nationales des États membres a permis d'empêcher une interruption totale de la navigation du Danube et garanti la sécurité de la navigation et des opérations de manutention. Grâce à une analyse systématique des mesures exceptionnelles, le secrétariat de la Commission du Danube a assuré la coordination des activités menées par les autorités nationales et permis aux pays membres de s'accorder au sujet des questions suivantes :

- a) Prolongation de la durée de validité des certificats de conducteur de bateau, des certificats de compétence des membres d'équipage, des certificats médicaux, des livrets de service et des certificats spéciaux du personnel de la navigation intérieure censés expirer

⁶ www.ccr-zkr.org/13070000-en.html.

⁷ www.ccr-zkr.org/files/documents/covid19/20200327_CCNR_Economic_impacts.pdf.

⁸ www.ccr-zkr.org/files/documents/resolutions/ccr2020-Ifr.pdf.

⁹ www.cesni.eu/wp-content/uploads/2020/05/Open-Letter-CESNI_EN.pdf.

avant le 1^{er} juillet 2020, pour trois mois au maximum avec comme date limite le 1^{er} octobre 2020 ;

b) Remplacement des membres d'équipage qui n'ont pas pu embarquer pour des motifs liés à la COVID-19, conformément aux prescriptions minimales applicables à l'équipage et à condition que les remplaçants disposent des qualifications nécessaires, et mesures permettant aux membres d'équipage de franchir les contrôles aux frontières pour se rendre sur leur lieu de travail (certificats médicaux, certificat de membre d'équipage pour les bateaux effectuant un trajet international sur le Danube, établi sous l'égide de la Commission du Danube, ou certificat donnant accès à une voie réservée) ;

c) Renouvellement des certificats de bateau ayant expiré en mars 2020 pour une durée maximale d'un an, sous réserve de l'accord des autorités compétentes (sociétés de classification) ;

d) Renouvellement des attestations d'expert prévues par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) ainsi que des certificats d'agrément et des certificats d'agrément provisoires fondés sur les accords multilatéraux de la CEE relevant de l'ADN ;

e) Mesures spéciales concernant les opérations de chargement et de déchargement des cargaisons, le ravitaillement en carburant, l'approvisionnement en eau et en denrées alimentaires et la réparation des bateaux.

Le fonctionnement des écluses, les services d'information fluviale (SIF) et la surveillance du Danube ont été pleinement assurés. Les avis à la batellerie ont été transmis systématiquement et contenaient des informations sur les mesures spéciales liées à la crise à l'attention des équipages et des administrations.

D. Commission de la Moselle

Afin de protéger les employés du secteur et d'assurer la continuité de la navigation, les États membres de la Commission de la Moselle ont mis en œuvre un ensemble de mesures exceptionnelles pour faire face à la pandémie de COVID-19¹⁰ :

a) Les horaires d'ouverture des écluses ont été réduits ; depuis mai 2020, les écluses sont à nouveau ouvertes 24 heures sur 24, sauf sur la section française de la Moselle (où les écluses ouvrent deux fois huit heures par jour) ;

b) La navigation de plaisance a été interrompue de mars à mai/juin 2020, selon les prescriptions sanitaires (20 mai 2020 en France, 10 juin 2020 en Allemagne et 11 mai 2020 au Luxembourg) ;

c) Au Luxembourg, les écluses réservées aux bateaux de plaisance sont restées fermées entre le 24 mars et le 20 mai 2020.

La Commission de la Moselle a adopté les décisions suivantes pendant la crise liée à la COVID-19¹¹ :

- La fermeture des écluses (période de chômage), prévue en mai 2020, a été reportée à septembre 2020 (décision du 3 avril 2020) ;
- Le déploiement des systèmes électroniques de notification en navigation intérieure, prévu le 1^{er} juillet 2020, a été reporté au 1^{er} juillet 2021 (décision du 6 avril 2020) ;
- L'obligation de s'acquitter des péages et de faire tamponner les documents y relatifs aux écluses a été temporairement levée, l'objectif étant d'éviter les contacts personnels entre les employés de l'écluse et les bateliers (décision du 23 mars 2020) ;

¹⁰ Au 23 juin 2020.

¹¹ On trouvera de plus amples informations sur les mesures exceptionnelles mises en œuvre sur la Moselle en raison de la COVID-19 à l'adresse <http://commission-de-la-moselle.org/index.php?id=872&L=2>.

- La durée de validité des certificats valables au 15 mars 2020 a été prolongée ; les États membres de la Commission de la Moselle qui ne l'avaient pas déjà fait ont été encouragés à signer l'accord multilatéral ADN/MO25 (décision du 6 avril 2020).

L'opportunité de ces mesures est réévaluée à intervalles réguliers.

E. Commission internationale du bassin de la Save

Les États membres de la Commission internationale du bassin de la Save ont mis en œuvre des mesures spéciales dans le domaine du transport par voie navigable du fait de la pandémie de COVID-19, et les informations correspondantes, notamment les avis à la batellerie et les coordonnées des autorités compétentes des États membres, ont été mises à disposition sur le site Web de la Commission¹².

F. IG River Cruise et Union européenne de la navigation fluviale

En mai 2020, IG River Cruise¹³ et l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) ont publié des directives établissant des normes minimales en vue de la reprise des croisières fluviales en Europe pendant la pandémie de COVID-19 (Guideline for a Minimum Standard for the Resumption of River Cruises in Europe under COVID-19)¹⁴ afin d'assurer la protection des voyageurs et des membres d'équipage dans les conditions particulières résultant de la pandémie. Ces directives, qui ont vocation à contribuer à la stratégie de lutte contre la COVID-19, visent à garantir la continuité du transport de voyageurs sur les voies navigables intérieures d'Europe malgré les restrictions liées à la maladie et à faciliter une reprise harmonisée et coordonnée du secteur des croisières fluviales en Europe à l'issue de la pandémie.

¹² www.savacommission.org/news.

¹³ L'Association européenne des croisières fluviales (www.igrivercruise.com).

¹⁴ www.ebu-uenf.org/wp-content/uploads/River-Cruise-Minimum-Standard-Covid-19_FINAL-VERSION_1.0_EN.pdf.

Annexe II

Répercussions de la pandémie de COVID-19 sur la navigation intérieure et mesures exceptionnelles mises en œuvre par les États membres

A. Autriche

La pandémie de COVID-19 a notamment eu les conséquences suivantes sur le transport par voie navigable en Autriche :

- Les croisières fluviales ont été interrompues et continuent de faire l'objet de perturbations ;
- Les membres d'équipage ont été soumis à des restrictions liées au passage des frontières lorsqu'ils se rendaient sur leur lieu de travail.

Les décisions prises par l'Union européenne et les accords multilatéraux de la CEE relevant de l'ADN, qui ont permis le renouvellement des attestations d'expert, des certificats d'agrément et des certificats d'agrément provisoires délivrés au titre de l'ADN, ont fortement contribué à assurer la continuité du transport de marchandises en Autriche pendant la crise.

B. Bélarus

À la fin du mois de juin 2020, le transport de voyageurs sous toutes ses formes a été interrompu sur les voies navigables de la République du Bélarus en raison de la pandémie de COVID-19 (trajets urbains en groupe organisé, croisières touristiques, excursions fluviales et manifestations publiques à bord de bateaux à passagers) ; le transport de marchandises a également été touché. La crise a eu des répercussions non seulement sur les armateurs, mais aussi sur l'ensemble de l'économie nationale. Des plans généraux visant à empêcher la propagation de la pandémie ont été établis pour tous les secteurs de l'économie. Ces plans prévoyaient notamment des mesures de protection individuelle, l'utilisation de produits désinfectants et d'autres mesures de prévention destinées à assurer la sécurité de la population.

C. Belgique

Région flamande

a) Répercussions sur le plan opérationnel

Afin de garantir la continuité des services relatifs à la navigation intérieure pendant la crise liée à la COVID-19, l'autorité flamande chargée des voies navigables a pris un ensemble de mesures propres au secteur concernant : a) la certification du personnel et des bateaux de navigation intérieure ; b) les examens, les livrets de service et les livres de bord. L'autorité flamande chargée des voies navigables a créé une page Web spécialement consacrée à la COVID-19, où elle tient régulièrement à jour un aperçu de l'ensemble des mesures liées à la COVID-19 qui concernent la navigation intérieure.

Dispositions transitoires relatives à la certification du personnel de la navigation intérieure ainsi qu'aux bateaux, aux examens, aux livrets de service et aux livres de bord

i) Certificats de compétence

Le Règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 prévoit de prolonger pour une période de six mois tous les délais de passage des examens médicaux arrivant à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020. La validité des certificats de conducteur de bateau correspondants est prolongée en conséquence.

ii) Certificats de compétence délivrés au titre de l'ADN

La validité des certificats des experts et des conseillers à la sécurité désignés au titre de l'ADN arrivant à expiration entre le 1^{er} mars et le 1^{er} décembre 2020 est prolongée jusqu'au 31 décembre 2020. La période de validité du nouveau certificat débutera à la date d'expiration du certificat précédent.

iii) Examens :

- Examen à l'issue de la formation initiale prévue par l'ADN : les personnes qui ont suivi la formation initiale prévue par l'ADN entre le 20 octobre 2019 et le 20 mars 2020 auront un an pour passer l'examen (et le repasser, si nécessaire) ;
- Nouveau passage de l'examen pour les certificats de compétence liés à la navigation rhénane : les personnes qui ont passé l'examen entre le 1^{er} juillet et le 31 décembre 2019 ont jusqu'au 31 décembre 2020 pour repasser l'examen ;
- Examen théorique et pratiques sur le radar : les personnes ayant passé l'examen théorique entre le 1^{er} juillet et le 31 décembre 2019 ont jusqu'au 31 décembre 2020 pour passer l'examen pratique « Radar » (et le repasser, si nécessaire).

iv) Certification des bateaux :

Le Règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 prévoit de prolonger de six mois la validité des documents relevant du champ d'application de la directive (UE) 2016/1629 arrivés à échéance entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020.

v) Certification des bateaux transportant des marchandises dangereuses :

Certificats provisoires de visite, certificats d'agrément et certificats d'agrément provisoires : les certificats arrivant à expiration entre le 1^{er} mars et le 1^{er} septembre 2020 resteront valables jusqu'au 30 septembre 2020. La période de validité du nouveau certificat débutera à la date d'expiration du certificat précédent.

Fonctionnement des ponts mobiles et des écluses

En Flandre, les horaires d'ouverture des ponts mobiles et des écluses sont demeurés inchangés pendant la pandémie.

Navigation de plaisance

La navigation de plaisance a été interdite entre le début de la crise et le début du mois de mai 2020. Depuis, elle est autorisée sous certaines conditions qui sont régulièrement mises à jour.

b) Répercussions économiques

Pour soutenir les entreprises flamandes, le Gouvernement flamand a adopté différentes mesures d'appui financier générales et particulières en faveur de certains secteurs. Il n'existe pas de mesure spécifique à la navigation intérieure, mais les entreprises qui exercent des activités dans ce secteur peuvent bénéficier de plusieurs mesures d'appui financier générales.

Au deuxième trimestre de 2020, près de 17,5 millions de tonnes de marchandises ont été acheminées sur le réseau flamand de voies navigables, ce qui représente une baisse de 3,45 % par rapport au deuxième trimestre de 2019, et la performance du transport, en tonnes-kilomètres, a diminué de 3,06 %. La baisse enregistrée au cours des trois derniers mois est donc légère par comparaison avec le deuxième trimestre de 2019 si l'on tient compte de la crise sans précédent qui a débuté en mars 2020.

À l'inverse, on a constaté une hausse importante du transport de conteneurs, qui a augmenté de 10,02 % par rapport au deuxième trimestre de 2019. Cette hausse s'explique par la forte augmentation du transport de conteneurs sur le canal Albert.

Enseignements tirés : il faut mener une consultation transfrontière soigneusement organisée au sujet de l'adoption de mesures pratiques (telles que les dispositions transitoires liées à la certification du personnel et des bateaux ou les heures d'ouverture des écluses et des ponts mobiles) pour assurer le bon fonctionnement du transport international par voie navigable.

Région wallonne

Par comparaison avec les données moyennes recueillies entre 2017 et 2019, le transport de marchandises sur les voies navigables intérieures a connu une baisse entre mars et août 2020, comme le montre le tableau suivant :

	Mars 2020	Avril 2020	Mai 2020	Juin 2020	Juillet 2020	Août 2020
Volume de marchandises transportées (%)	24	25	24	8	15	18
Nombre de bateaux chargés (%)	25	25	25	11	16	29

Des mesures spéciales visant à garantir autant que possible la continuité de la navigation ont été mises en œuvre dans le respect des règlements applicables et compte tenu des conditions liées à la pandémie.

Région de Bruxelles-Capitale

Port de Bruxelles, premier semestre de 2020

La crise sanitaire mondiale liée à la pandémie de COVID-19 a perturbé la circulation des bateaux dans le port de Bruxelles. Les répercussions de cette crise ont été aggravées par les mesures de quarantaine imposées par la Belgique au premier semestre de 2020 et ont gravement touché tous les secteurs de l'économie.

Au premier semestre de 2020, le volume du transport intérieur s'est monté à 2,4 millions de tonnes, soit une baisse de 13 %, le transport en transit a augmenté de 31 %, et le transport de conteneurs a diminué de 10 %. La baisse enregistrée par le volume total des transports a été moindre (-4 %) grâce à la bonne performance du transport en transit. Comme on s'y attendait, tous les segments relatifs aux marchandises ont été touchés, à l'exception des produits agricoles et des produits alimentaires, qui ont moins pâti des mesures de quarantaine.

Toutefois, en dépit des tendances négatives observées dans le transport de marchandises par voie navigable au premier semestre de 2020, les volumes récents du transport intérieur semblent indiquer que la reprise est amorcée. Après la période allant de mars à mai 2020, pendant laquelle la circulation a été particulièrement touchée par les mesures sanitaires, on a observé, en juin, une forte augmentation du volume des marchandises transportées, qui a augmenté de 11 % par rapport au volume de juin 2019.

Grâce aux mesures prises dans le cadre de la pandémie de COVID-19, le port de Bruxelles a pu rester ouvert pendant toute la durée de la crise. Les entreprises portuaires ont pu continuer à travailler dans des conditions normales. Réuni en avril, le Conseil d'administration a adopté un train de mesures visant à aider les clients du port à faire face à la crise. Des mesures de sécurité spécialement conçues pour assurer la sécurité du personnel des installations hydrauliques ont été adoptées.

Les enseignements tirés de cette crise ont fait ressortir le rôle décisif du port dans l'approvisionnement de la ville de Bruxelles et la réduction des incidences de la logistique sur l'environnement, la navigation étant le mode de transport le plus écologique.

D. Croatie

La Croatie a déclaré l'état d'urgence au niveau national à la mi-mars 2020. Les décisions ont été prises au fur et à mesure des besoins de façon à assurer la continuité des activités du secteur et la sécurité du personnel ; la situation est suivie de très près et les données sont tenues à jour. Un ensemble de prescriptions ont été adoptées en réaction à la crise pour garantir la sécurité des opérations de transport et de la protection des infrastructures, du personnel et des passagers sur le plan sanitaire.

La pandémie de COVID-19 a tout particulièrement touché le transport de voyageurs par voie navigable : pendant la pandémie, presque toutes les arrivées dans les ports intérieurs ont été

annulées. L'exploitation des ports de passagers de Vukovar, Ilok, Batina et Aljmaš a été suspendue, après la décision prise par l'autorité portuaire de Vukovar le 16 mars 2020, et les bateaux à passagers effectuant des croisières internationales et transportant plus de 40 passagers n'ont pas été autorisés à entrer sur le territoire (à compter du 18 mai 2020). Toutes les mesures sanitaires visant à protéger les passagers et les membres d'équipage sur les bateaux de navigation intérieure ont été appliquées et restent en vigueur. Le remplacement des membres d'équipage a fait l'objet d'une procédure particulière.

Le transport de marchandises n'a pas été interrompu, mais les équipages ont dû rester à bord, et les contrôles aux frontières ont été effectués à distance. Au deuxième trimestre de 2020, le trafic de fret dans le port de Vukovar a atteint 27 000 tonnes en mars, 34 000 en avril (volume supérieur au volume des cargaisons transbordées en avril 2019), et 8 000 en mai.

La Croatie demeure en contact étroit avec ses voisins, la Commission du Danube et d'autres organisations internationales dans le but de surmonter les difficultés liées à la crise.

Enseignements tirés : le système existant doit être adapté de telle manière qu'en cas de catastrophe naturelle, une réponse efficace ait été mise au point qui permette de limiter la propagation de la crise, son impact et ses conséquences.

E. Allemagne

Depuis le début de la crise liée à la COVID-19, l'Allemagne rencontre les problèmes communs à tout le secteur, qui ont été mentionnés à la réunion informelle en ligne du SC.3/WP.3 en juin 2020, notamment : a) la suspension du transport passagers et des croisières fluviales ; b) la réduction des volumes de fret transportés par les voies navigables ; c) l'impact sur les opérations de fret dans les ports et le fonctionnement des ponts et des écluses ; d) la validité des documents des bateaux et des certificats, attestations et autres documents des équipages ; e) le remplacement des membres d'équipage à bord des bateaux ; f) la sécurité et la protection de la santé du personnel. Ces questions doivent être traitées par le Gouvernement fédéral ou par les États fédéraux. En général, les mesures de protection de la santé liée à la pandémie relèvent des États fédéraux.

Voici des informations récentes sur la situation du secteur en Allemagne :

- a) Le transport de voyageurs et les croisières fluviales sont à nouveau autorisés, dans les limites des règles imposées par chaque État fédéral concernant la COVID-19 ; parmi les mesures applicables figurent la distanciation physique, le nombre maximal de voyageurs autorisés dans des espaces clos, la tenue de registres des visiteurs et l'obligation de porter un masque de protection. Le nombre de trajets effectués a sensiblement diminué du fait de ces mesures ;
- b) Les volumes de fret transportés sont sensibles à la conjoncture. Or comme l'économie continue de subir les effets de la pandémie, ces volumes restent bas, avec une légère amélioration en ce qui concerne le transport de conteneurs. Toutefois, la saison explique aussi l'absence de tendances haussières ;
- c) Tous les ports intérieurs de l'Allemagne sont ouverts et fonctionnent à pleine capacité. Les mesures de protection liées à la COVID-19 sont respectées. À cause de la pandémie, les ports allemands enregistrent une baisse du trafic des bateaux. La pandémie n'a eu que peu d'impact sur l'exploitation des écluses, et les services que celles-ci proposent restent pour la plupart disponibles. L'exploitation des écluses a pleinement repris.
- d) Conformément aux ordonnances des 17 et 31 mars 2020 du Gouvernement fédéral, elles-mêmes conformes à la résolution 2020-I-2 de la CCNR, les autorités compétentes ont eu l'obligation de s'abstenir de sanctionner le dépassement des durées de validité des certificats, attestations et autres documents qui étaient encore valides le 15 mars 2020. Ces ordonnances ont été partiellement révoquées après l'adoption du Règlement (UE) 698/2020 ;
- e) Conformément à l'ordonnance du 17 mars mentionnée plus haut, les prescriptions applicables aux équipages ont été assouplies lorsqu'il n'était pas possible de procéder au remplacement des membres d'équipage. En outre, les États fédéraux qui sont chargés d'établir les règles de quarantaine en ont exempté les membres d'équipage frontaliers. En sa

qualité d'État membre de l'Union européenne et de la CCNR, l'Allemagne applique également les dispositions relatives aux « voies réservées » et la résolution 2020-I-2 de la CCNR ;

f) La sécurité et la protection de la santé relèvent des prescriptions obligatoires relatives à pandémie de COVID-19, qui sont énoncées et mises à jour régulièrement par les États fédéraux. Au début de la pandémie, les États fédéraux ont interdit les croisières fluviales. Outre les masques de protection et les règles de distanciation physique, il peut maintenant être obligatoire de tenir un registre des passagers des croisières fluviales de façon assurer la traçabilité de l'infection.

Jusqu'à présent, l'adoption de mesures coordonnées s'est révélée très efficace. C'est pourquoi la création de plateformes de communication mettant en relation les services chargés des infrastructures, les utilisateurs et les acteurs de l'économie semble souhaitable. La CCNR et ses comités s'emploient également à tirer les enseignements de la crise. Enfin, l'Allemagne contribue à l'élaboration d'un plan d'urgence visant à faire face à la pandémie au niveau de l'Union européenne.

F. Fédération de Russie

Les compagnies de navigation qui transportent des voyageurs rencontrent actuellement des difficultés. La vente des titres de transport est ouverte un an et demi avant le voyage, et on constate une baisse importante du transport de voyageurs et des croisières maritimes.

Le transport fluvial de marchandises a été sensiblement perturbé. En raison de la fermeture des frontières et du ralentissement prévu de la production et de la construction, on s'attend à une baisse du trafic des principaux types de fret transportés sur les voies navigables intérieures.

Pour protéger la vie et la santé des passagers, le Ministère des transports de la Fédération de Russie et le Service fédéral de surveillance des droits des consommateurs et du bien-être humain ont formulé des recommandations visant à assurer l'exploitation en toute sécurité des moyens de transport maritimes et fluviaux pendant la crise de la COVID-19 et la période de reprise qui suivra la levée des restrictions nécessaires à la lutte contre l'épidémie. Ces recommandations, qui ont pour objectif de garantir la sécurité sanitaire des personnes à bord des bateaux et de prévenir la propagation de l'infection par le coronavirus au sein des équipages, s'adressent également aux armateurs.

Conformément aux recommandations, les voyagistes qui transportent des touristes en mer ou sur les voies navigables intérieures de la Fédération de Russie ont établi pour chacun des bateaux qu'ils utilisent un plan d'exploitation destiné à assurer la sécurité des voyageurs dans le contexte de la propagation de la COVID-19. Pour que les compagnies de navigation soient informées en temps utile des dispositions à prendre et que la bonne organisation des activités soit assurée pendant la pandémie, le document contenant les recommandations a été mis en ligne sur le site Web officiel du Ministère des transports de la Fédération de Russie le 26 mai 2020¹⁵.

Le Ministère des transports travaille sur cette question en collaboration avec l'Agence fédérale du tourisme, qui a établi un projet de recommandations relatives à la prévention de la nouvelle infection par le coronavirus (COVID-19) à l'intention des entités qui organisent des croisières privées afin qu'elles se mettent en conformité avec les dispositions prévues pour les bateaux à passagers.

La Fédération de Russie a tout mis en œuvre pour assurer la continuité des activités dans le secteur des transports qui est indispensable au maintien des relations économiques et des déplacements dans le contexte des restrictions liées à la pandémie de COVID-19.

¹⁵ www.mintrans.ru/press-center/news/955.

G. Slovaquie

Depuis le 13 mars 2020, la navigation sur le territoire de la République slovaque est limitée selon les dispositions de la mesure de navigation publiée par l'autorité de transport du pays. Des mesures extraordinaires ont été adoptées en ce qui concerne les bateaux destinés au transport de marchandises, les bateaux à passagers, les ports et les membres d'équipage des bateaux de navigation intérieure :

- a) Pendant la pandémie de COVID-19, les bateaux destinés au transport de marchandises qui effectuaient des opérations de transit ont été autorisés à utiliser les postes d'amarrage situés sur les voies navigables du Danube et de ses affluents, lorsque la réglementation relative aux horaires de travail de l'équipage l'exigeait. Les membres d'équipage n'avaient alors pas le droit de débarquer. Les bateaux pouvaient se ravitailler en combustible et s'approvisionner en eau, si nécessaire, à condition que les mesures de sécurité soient respectées. Les bateaux destinés au transport de marchandises étaient autorisés à effectuer des opérations de chargement, de déchargement et de transbordement dans les ports sur le territoire de la République slovaque ;
- b) Entre le 13 mars et le 5 juin, l'accostage et l'ancrage de tous les bateaux à cabine de transport de voyageurs étaient interdits sur les voies navigables du Danube et de ses affluents, et le transport de voyageurs n'était autorisé qu'à des fins de transit. Les croisières commerciales et les excursions fluviales, y compris sur les menues embarcations, étaient interdites sur le territoire de la République slovaque ;
- c) À compter du 13 mars 2020, le remplacement des membres d'équipage des bateaux circulant sur les voies navigables de la République slovaque a été interdit, de même que l'échange d'équipages de bateau dans les ports et installations portuaires du pays ; du fait d'un assouplissement progressif des restrictions relatives à la navigation, le remplacement de tous les membres d'équipage a été autorisé à compter du 16 avril 2020 dans les ports de Bratislava et de Komárno ;
- d) Les membres d'équipage de bateaux destinés au transport de marchandises franchissant les frontières de la République slovaque pour se rendre au travail ou rentrer chez eux ont été exemptés de l'obligation de mise en quarantaine s'ils disposaient d'un justificatif établi par leur employeur dans la langue officielle de la République slovaque ou d'un certificat attestant qu'ils effectuaient des opérations de transport international.

Toutes les restrictions relatives au transport intérieur par voie navigable ont été levées le 5 juin 2020, mais les mesures prises par le Bureau de la santé publique de la République slovaque restent en vigueur.

Pendant la pandémie de COVID-19, un train de mesures de sécurité ont été adoptées dans la République slovaque, notamment le port de masques de protection dans les espaces intérieurs et le respect d'une distance physique de 2 mètres, ainsi que des procédures spéciales pour le nettoyage et la désinfection des bateaux.

Afin d'atténuer les répercussions de la COVID-19 sur la navigation intérieure, le Ministère de l'économie de la République slovaque a adopté des mesures d'appui financier dont les exploitants de bateaux destinés au transport de voyageurs et de marchandises peuvent bénéficier.

Le transport de marchandises dans les ports de Bratislava et de Komárno a enregistré une baisse de 11,86 % par rapport à l'année précédente. En ce qui concerne le passage du barrage de Gabčíkovo, le nombre de passagers a baissé de 98,47 % ; le transport de marchandises a diminué de 17,67 % par rapport à 2019.

H. Ukraine¹⁶

Infrastructure

Depuis l'adoption des mesures extraordinaires de quarantaine en Ukraine, le 12 mars, toutes les entités présentant un intérêt stratégique pour le secteur, à savoir les écluses, les ports, les entreprises chargées de la navigation et de la sécurité de la navigation, y compris le Registre ukrainien de la navigation qui est la société de classification nationale, ont dû appliquer et respecter les règles de sécurité et les mesures de protection individuelle nécessaires pour leur personnel.

Mesures de restriction concernant la section ukrainienne du Danube et les ports du Danube

Par le décret n° 288 du Cabinet des ministres ukrainien du 1^{er} mars 2020, les points de contrôle du trafic fluvial de passagers des ports d'Izmail, de Vylkovo et de Kiliya ont été temporairement fermés. En ce qui concerne les bateaux à cabine de transport de voyageurs, l'accostage et l'ancrage ont été interdits, et la navigation n'était autorisée qu'à des fins de transit. Pour se ravitailler en combustible et s'approvisionner en eau, les membres d'équipage devaient utiliser des moyens de protection individuelle et éviter tout contact direct avec le personnel du port. Depuis le 26 février 2020, des mesures de désinfection renforcées sont appliquées aux points de contrôle des frontières et dans les ports maritimes de façon à prévenir la propagation de l'infection sur le territoire ukrainien.

En Ukraine, aucune restriction spéciale n'a été imposée concernant le transport de marchandises, hormis les mesures générales de sécurité telles que les moyens de protection individuelle, la limitation du nombre de personnes dans les lieux publics et le respect d'une distance physique d'au moins 1,5 mètre.

Les bateaux destinés au transport de marchandises entrant dans les ports maritimes de Reni, Izmail et Ust-Dunaysk ont été autorisés à effectuer des opérations de chargement, de déchargement et de transbordement sans restrictions, mais les membres d'équipage ont dû utiliser des moyens de protection individuelle et éviter tout contact direct avec le personnel du port. Les bateaux destinés au transport de marchandises et effectuant des opérations de transit ont été autorisés à jeter l'ancre sur le Danube lorsque les règles de fonctionnement de l'équipage l'exigeaient. Les membres d'équipage n'avaient alors pas le droit de débarquer.

Validité des documents du bateau et des certificats de l'équipage

Des visites aux fins de la prolongation et du renouvellement des certificats des bateaux ont été réalisées en Ukraine et pourraient être réalisées en Hongrie sous réserve du strict respect des mesures nationales de restriction. Le Registre ukrainien de la navigation peut dans certains cas prolonger la durée de validité des certificats des bateaux et cherche des nouvelles méthodes lui permettant d'effectuer les visites imposées par la réglementation des administrations maritimes et les circulaires de l'OMI.

L'administration maritime ukrainienne a informé les sociétés de classification habilitées à fournir des services officiels aux bateaux battant pavillon ukrainien que si elles n'étaient pas en mesure d'effectuer les visites requises aux fins de la prolongation de la durée de validité d'un certificat de bateau, elles devaient, pour chaque cas, lui soumettre une demande accompagnée des informations nécessaires.

La durée de validité des certificats de compétence, des carnets de santé et des livrets de service ainsi que des certificats spéciaux du personnel des bateaux arrivant à expiration avant le 1^{er} juillet 2020 peut être prolongée de trois mois à condition de ne pas dépasser le 1^{er} octobre 2020.

Si aucun membre d'équipage n'est présent à bord pour des raisons liées à la pandémie de COVID-19, il est possible de remplacer les membres d'équipage aux fins de la continuité des opérations dans les limites fixées par le certificat relatif à l'équipage minimum.

¹⁶ À la fin du mois de juin 2020.

L'Ukraine a tenu la Commission du Danube régulièrement informée des mesures exceptionnelles qu'elle a prises dans le cadre de la pandémie de COVID-19.
