



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure

Cinquante-huitième session
Genève, 17-19 février 2021

Rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur les travaux de sa cinquante-huitième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–5	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	6–7	3
III. Résultats de la soixante-quatrième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 2 de l'ordre du jour).....	8	4
IV. Atelier sur les changements climatiques, les situations hydrologiques extrêmes et leurs incidences sur le transport par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)....	9–34	4
V. Infrastructure des voies navigables (point 4 de l'ordre du jour)	35–42	10
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale	35–37	10
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu).....	38–42	10
VI. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 5 de l'ordre du jour)	43–63	11
A. Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révision 5).....	43–50	11
B. Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2).....	51–56	13
C. Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21 révisée) ...	57–60	14
D. Modernisation de la flotte de navigation intérieure en Europe et mesures visant à la rendre plus écologique	61–63	14



VII.	Promotion des services d'information fluviale ainsi que des autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour)	64-68	15
A.	Directives et recommandations pour les services d'information fluviale (annexe à la résolution n° 57, révisée)	64-65	15
B.	État des autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe intéressant les services d'information fluviale	66	16
C.	Autres activités visant à promouvoir le développement des services d'information fluviale en Europe	67-68	16
VIII.	Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 7 de l'ordre du jour)	69-71	16
IX.	Glossaire du transport par voie navigable (point 8 de l'ordre du jour).....	72-73	17
X.	Statistiques des transports par voie navigable (point 9 de l'ordre du jour)	74-75	17
XI.	Numérisation des documents accompagnant les marchandises transportées par voie navigable (point 10 de l'ordre du jour).....	76-78	17
XII.	Navigation de plaisance (point 11 de l'ordre du jour).....	79-80	18
XIII.	Thème général de la cinquante-neuvième session du Groupe de travail (point 12 de l'ordre du jour).....	81-82	18
XIV.	Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour).....	83-84	18
A.	Réunion suivante du projet « Équipe d'experts externe mixte environnement et transports » (octobre-novembre 2021, Ukraine)	83	18
B.	Hommage à M. W. Haupt.....	84	19
XV.	Adoption du rapport (point 14 de l'ordre du jour).....	85-86	19

I. Participation

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ci-après le Groupe de travail) a tenu sa cinquante-huitième session du 17 au 19 février 2021, à Genève. Elle s'est tenue sous la forme d'une réunion hybride, comprenant une participation présentielle au Palais des Nations, à Genève, et une participation virtuelle sur la plateforme Interprefy avec interprétation simultanée en anglais, français et russe.
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Roumanie, Slovaquie, Suisse et Ukraine.
3. L'Union européenne était représentée. Ont participé à la session des représentants des organisations intergouvernementales suivantes : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Commission du Danube (CD), Commission de la Moselle (CM) et Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save, CS). Étaient aussi présentes des délégations des organisations suivantes : Conseil maritime international et de la mer Baltique (BIMCO), Confédération des sociétés européennes de technologie maritime (CEMT), Environment-People-Law (EPL), Union européenne de la navigation fluviale (UENF), Association européenne de navigation de plaisance (EBA), Union européenne des transports fluviomaritimes (ERSTU), Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN) et Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Étaient présentes à l'invitation du secrétariat des délégations des organisations suivantes : Centre européen pour les prévisions météorologiques à moyen terme (CEPMMT), Institut fédéral d'hydrologie (Allemagne), Société zoologique de Francfort, Free Boating Association, International Environmental Association of River Keepers Eco-TIRAS, Réseau éducatif du transport par voie navigable (EDINNA), Académie maritime de Harlingen, Centre écologique national d'Ukraine, Agence slovène de l'environnement, Union pour le développement de la région de Moravie-Silésie et Agence de Haute-Silésie pour l'entreprenariat et le développement.
4. M. F. Dionori, Chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique, a ouvert la session. Il a souhaité la bienvenue aux participants et leur a souhaité de fructueux travaux.
5. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-septième session (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, par. 45 et 46), M. I. Ignatov (Bulgarie) a présidé la cinquante-huitième session du Groupe de travail et M. A. Afanasiev (Bélarus) en a été le Vice-Président.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/115 ;
Document informel SC.3/WP.3 n° 1 (2021).

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire moyennant les modifications suivantes convenues au cours de la session : le point 13 de l'ordre du jour (Questions diverses) a été complété par les points a) (Réunion suivante du projet « Équipe d'experts externe mixte environnement et transports » (octobre-novembre 2021, Ukraine)) ; et b) Hommage à M. W. Haupt). L'ordre du jour a été complété par le document informel SC.3/WP.3 n° 1 (2021) afin de prendre en compte les documents informels SC.3/WP.3 n°s 2 à 9.
7. Conformément à l'usage, il a été convenu que seules les principales décisions prises figureraient dans le projet de rapport qu'élaborerait le secrétariat et dont il donnerait lecture à la fin de la session. Un rapport complet serait établi par le Président avec le concours du secrétariat et distribué après la session.

III. Résultats de la soixante-quatrième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/213.

8. Le Groupe de travail a pris note des principales décisions prises par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) à sa soixante-quatrième session (7-9 octobre 2020) : a) les amendements à l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu) et à l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49) ; b) l'amendement n° 4 à la cinquième révision du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) ; c) l'amendement n° 2 aux Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2) ; d) la liste actualisée des installations de réception pour le transfert des déchets produits à bord des bateaux de navigation intérieure ; e) la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (annexe à la résolution n° 63, révision 2) ; et f) la Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (annexe à la résolution n° 79, révisée).

IV. Atelier sur les changements climatiques, les situations hydrologiques extrêmes et leurs incidences sur le transport par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels SC.3/WP.3 n°s 2 et 9 (2021).

9. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-septième session (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, par. 44), l'atelier intitulé « Changements climatiques, situations hydrologiques extrêmes sur les voies navigables européennes et leurs incidences sur le transport par voie navigable » s'était tenu le 17 février 2021. L'objectif de l'atelier était : a) de mettre en évidence les incidences des changements climatiques et des phénomènes y associés sur les voies navigables européennes, les ports et le fonctionnement de la batellerie ; b) d'examiner les sources de données et les méthodes des projections climatiques ; c) de partager les expériences en matière de méthodes d'évaluation des risques, de mesures et de stratégies visant à faire face aux incidences des changements climatiques sur la navigation intérieure ; d) d'échanger les bonnes pratiques y afférentes ; et e) d'envisager les mesures que pourrait prendre le Groupe de travail des transports par voie navigable pour aider les pays à relever ce défi.

10. Les principaux intervenants ont été M. L. Wyrowski (Division du transport durable de la CEE) ; M. S. Vermoote (CEPMMT) ; M. N. Kriedel (CCNR) ; M. E. Nilson (Institut fédéral d'hydrologie (Allemagne)) ; M. I. Trombitsky (Eco-TIRAS) ; M^{me} R. Asariotis (CNUCED) ; M^{me} J. Brooke (AIPCN) et M^{me} A. Sušnik (Agence slovène de l'environnement).

11. M. Wyrowski, secrétaire du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l'adaptation à ces changements (WP.5/GE.3), a mis en évidence les principales conclusions du Groupe d'experts concernant les tendances des changements climatiques et leurs incidences à long terme sur les modes de transport intérieur dans la région de la CEE. En ce qui concernait les voies navigables, son analyse s'est concentrée sur les régimes de basses eaux découlant de sécheresses prolongées et sur les inondations dues aux précipitations. Les résultats ont été présentés sur des cartes régionales au format SIG. Dans le rapport intitulé « Climate Change Impacts and Adaptation for International Transport Networks » (« Effets des changements climatiques et adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux »)¹, publié en février 2020, étaient recensées de nouvelles tâches qui attendaient le Groupe

¹ Document ECE/TRANS/283, disponible à l'adresse https://unece.org/sites/default/files/2021-01/ECE-TRANS-283e_web.pdf.

d'experts : a) sensibiliser aux effets potentiels des changements climatiques sur les réseaux de transport et réfléchir à ces effets ; b) élaborer des directives concernant l'intégration des considérations relatives aux changements climatiques dans les processus de planification et d'exploitation du secteur des transports ; c) lancer une analyse plus globale et plus complète ; et d) élaborer une base de données consacrée aux mesures d'adaptation. Un atelier sur les risques physiques liés aux changements climatiques pesant sur les processus de planification et d'exploitation des transports serait organisé le 26 mars 2021.

12. L'exposé de M. Vermoote avait pour thème la fourniture de données fiables à l'appui de la résilience face aux changements climatiques. L'accent y était mis sur les tâches exécutées et les services fournis par le Service Copernicus concernant le changement climatique dans le cadre du programme Copernicus d'observation et de suivi de la Terre de l'Union européenne, à savoir : a) fournir des informations faisant autorité sur le climat passé, présent et futur et un ensemble d'outils, y compris une banque de données climatiques à guichet unique ; b) publier des prévisions mensuelles à six mois ; c) évaluer les changements et projections climatiques ; d) articuler des tâches, des applications et des évaluations sectorielles axées sur l'utilisateur pour différents secteurs ; et e) transformer les données des projections climatiques en informations utilisables. Les indicateurs concernant les voies navigables étaient les variables hydrologiques du débit des cours d'eau, l'humidité du sol, l'équivalent en eau de la neige et la recharge des nappes phréatiques. M. Vermoote a poursuivi en présentant une étude de cas portant sur le suivi et la projection des modifications du débit du Rhin et leurs effets sur les coûts du transport par bateau, ainsi que les principales conclusions pour les prochaines décennies et après 2050. Comme on pouvait s'y attendre, cette étude de cas a montré l'incidence croissante des périodes de basses eaux sur la navigation du Rhin et la nécessité de mesures d'adaptation.

13. M. Kriedel a pris la suite avec un exposé sur l'analyse des périodes de basses eaux sur le Rhin, leurs incidences économiques et les mesures d'adaptation et d'atténuation possibles. Un examen des périodes de basses eaux sévères sur la section allemande du Rhin depuis 1820 et de leurs incidences pour la navigation a permis de montrer : a) la diminution du trafic rhénan en raison des basses eaux ; b) la vulnérabilité croissante du trafic ; et c) l'augmentation des tarifs de fret et du coût du transport. Une période d'étiage sévère au second semestre de 2018, au cours de laquelle le niveau de l'eau avait été inférieur à la valeur minimale pendant cent sept jours, avait entraîné des pertes estimées à 4,68 milliards d'euros pour l'industrie allemande, soit 0,63 % de la production industrielle allemande totale. Pour faire face aux effets des changements climatiques, la CCNR avait organisé le 26 novembre 2019, à Bonn, un atelier destiné à échanger sur les mesures et solutions qui avait réuni les administrations des voies navigables, les ports, les industriels, les commissions fluviales et d'autres acteurs de premier plan. Le rapport de cet atelier avait été publié dans le document de réflexion intitulé « Act Now ! » (« Agir maintenant ! »)², qui comportait un tableau de mesures à court, à moyen et à long terme pour les infrastructures, la flotte et la logistique, portant sur la gestion de l'eau, l'adaptation de la flotte et l'optimisation des chaînes logistiques.

14. L'exposé de M. Nilson s'est attaché aux résultats et aux applications des recherches sur les effets du climat sur le transport par voie navigable en Europe centrale. L'orateur a mis en évidence les incidences en cascade par lesquelles les changements climatiques affectaient le transport par voie navigable, et a analysé les effets sectoriels futurs des basses eaux, des hautes eaux et du gel sur la voie navigable Rhin-Main-Danube selon les modèles climatiques. Les basses eaux étaient le facteur le plus dommageable. L'orateur a poursuivi en évoquant les aspects juridiques de la prise en compte des effets des changements climatiques dans les procédures de planification. Le plan d'action « Le Rhin en basses eaux », adopté en 2019 par le Ministère fédéral allemand des transports et des infrastructures numériques, prévoyait des mesures d'adaptation concernant les systèmes d'information, le transport et la logistique, les infrastructures et les stratégies à long terme. Certaines mesures avaient déjà été envisagées concernant la variabilité à court terme et l'évolution à long terme des conditions hydrologiques et hydrométéorologiques limites du transport par voie navigable, et d'autres étaient à l'étude.

² Disponible sur le site Internet de la CCNR à l'adresse https://www.ccr-zkr.org/files/documents/workshops/wrshp261119/ien20_06fr.pdf.

15. M. Trombitsky a évoqué les principales caractéristiques et tendances des changements climatiques et la situation économique actuelle de la région du Dniestr. Au cours des dernières décennies, le Dniestr avait été affecté par : a) une élévation des températures moyennes annuelles ; b) une augmentation des phénomènes météorologiques extrêmes, en particulier les sécheresses ; c) un taux élevé d'utilisations non durables des sols ; d) une dégradation des affluents ; et e) des modifications néfastes de l'écoulement dans son bassin versant. Outre les effets pernicioeux sur l'hydromorphologie du fleuve, ces facteurs auraient des implications socioéconomiques et environnementales plus larges pour d'autres secteurs. La navigation, qui avait gravement souffert d'un manque d'entretien adéquat des chenaux et de l'extraction industrielle de sable et de gravier, n'était possible sur le tronçon du Dniestr entre Bilhorod-Dnistrovskyï et Bender que pour les péniches et les bateaux de plaisance. Les pronostics concernant les précipitations et l'humidité découlant des scénarios de changements climatiques auguraient de tendances défavorables pour la région.

16. L'exposé de M^{me} Asariotis a porté sur les perspectives globales pour le transport maritime en fonction des effets de la variabilité et de l'évolution du climat et des activités de la CNUCED. Elle a évoqué les effets directs et indirects des changements climatiques sur les infrastructures, les entreprises et les services de transport maritime, et a mis en évidence l'importance économique stratégique que revêtait le renforcement des mesures de résilience et d'adaptation pour les ports et les autres grandes infrastructures de transport. Une analyse des effets des modifications du niveau de la mer et des épisodes de chaleur extrême sur les ports maritimes ainsi que les résultats du projet de la CNUCED concernant les effets des changements climatiques sur les infrastructures de transport côtier dans les Caraïbes avaient montré que les ports du monde entier seraient touchés, les effets s'aggravant en proportion du réchauffement. Pour évaluer le niveau de préparation, la CNUCED avait lancé en 2017 une enquête sur les effets des changements climatiques sur l'industrie portuaire et l'adaptation de celle-ci³, qui avait montré la nécessité d'intégrer les considérations relatives aux changements climatiques dans la planification. M^{me} Asariotis a conclu par quelques messages forts qui pouvaient être également pertinents pour les voies navigables, déclarant notamment que les stratégies d'adaptation devaient prévoir une intervention précoce, ce qui nécessitait des cadres juridiques, réglementaires et politiques solides, et que l'efficacité énergétique, les énergies renouvelables et la décarbonation apportaient des avantages qui se renforçaient mutuellement.

17. M^{me} Brooke a commencé son exposé en évoquant les tâches et les activités du Groupe de travail technique 178 (GT 178) de l'AIPCN dans le cadre de l'initiative Navigating a Changing Climate Partnership (« Piloter un partenariat relatif aux changements climatiques »). Le plan d'action élaboré dans le cadre de cette initiative⁴ prévoyait d'encourager les principaux acteurs des infrastructures de transport par voie navigable à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à agir de toute urgence pour s'adapter aux changements climatiques. L'oratrice a évoqué les effets des phénomènes extrêmes et des changements climatiques sur les voies navigables, notamment les infrastructures, la sécurité de la navigation et les perturbations pour les entreprises. Elle a souligné les principaux points du guide de bonnes pratiques établi par le GT 178, intitulé « Climate Change Adaptation Planning for Ports and Inland Waterways » (« Planifier l'adaptation des ports et des voies navigables aux changements climatiques »), dans lequel était définie une stratégie par étapes visant à recenser et évaluer les mesures d'adaptation des infrastructures de transport par voie navigable aux changements climatiques ainsi qu'un ensemble de mesures physiques, sociales et institutionnelles. En outre, M^{me} Brooke a souligné que l'efficacité de l'adaptation aux changements climatiques dépendait du suivi et d'une bonne gestion des données.

18. M^{me} Sušnik a énuméré les principes régissant la gestion de la sécheresse dans la région du Danube et les principales conclusions issues des projets de suivi de la sécheresse et d'évaluation des risques, en particulier le projet « Risques de sécheresse dans la région du Danube » (DRIDanube) dans le cadre du programme transnational INTERREG Danube de l'Union européenne⁵. L'oratrice a donné un aperçu des tendances de la fréquence annuelle

³ https://unctad.org/system/files/official-document/ser-rp-2017d18_en.pdf.

⁴ <http://navclimate.pianc.org>.

⁵ www.interreg-danube.eu/dridanube.

des sécheresses en Europe depuis 1950 et des changements récents : tout d'abord, les années consécutives de sécheresse – 2020 avait été la troisième année consécutive de sécheresse inattendue dans toute l'Europe. Le projet DRIDanube concernait principalement le secteur agricole, mais ses résultats pouvaient intéresser la navigation danubienne, qui avait aussi été touchée. Les principales réalisations avaient été : a) Drought Watch, un outil interactif en ligne destiné au suivi des sécheresses en temps quasi réel⁶ ; b) un réseau de correspondants fournissant des informations relatives aux sécheresses ; et c) la Stratégie de lutte contre la sécheresse dans la région du Danube et des recommandations générales. M^{me} Sušnik a conclu en évoquant les effets des changements climatiques sur la navigation danubienne et a souligné la nécessité de mesures d'adaptation.

19. Des questions ont ensuite été posées sur les mesures d'adaptation possibles pour la flotte du Rhin et d'autres fleuves européens et sur le soutien financier ; l'ERSTU, la CCNR, la CNUCED et l'Institut fédéral d'hydrologie allemand ont pris la parole. La CCNR a indiqué que les industriels auraient besoin de pouvoir s'appuyer sur des prévisions fiables pour modifier leurs modèles économiques et moderniser la flotte, car elles pouvaient avoir un effet économique sur le transport par voie navigable. La CNUCED a évoqué les « Climate Action Pathways » (« Voies pour l'action climatique ») qui soulignaient la nécessité de garantir la résilience des bateaux et des véhicules face aux changements climatiques. En Allemagne, les programmes financiers spéciaux du Ministère fédéral des transports et de l'infrastructure numérique et du Ministère fédéral des affaires économiques et de l'énergie constituaient des exemples d'appui financier.

20. S'appuyant sur l'exposé de la CCNR concernant les prévisions à long terme relatives aux régimes extrêmes des cours d'eau en Europe, l'ERSTU a souligné la nécessité de mesures d'adaptation dans le secteur et a évoqué des projets de pétroliers hybrides et de nouveaux types de bateaux pour l'avenir. L'ERSTU a également invité les participants à prendre part à l'atelier numérique « Greening of Inland Navigation, Short-Sea Shipping and River-Sea Shipping » (« Écologisation de la navigation intérieure, du transport maritime à courte distance et du transport fluvio-maritime ») qui se tiendrait le 24 mars 2021 (document informel SC.3/WP.3 n° 9 (2021)).

21. La Commission du Danube a informé les participants des travaux en cours de ses groupes d'experts de l'ingénierie hydraulique et des questions techniques relatives aux effets des changements climatiques sur la navigation danubienne. L'analyse de ces effets et des périodes de basses eaux au cours des quinze dernières années avait montré que les années les plus mauvaises avaient été 2003, 2011, 2015 et en particulier 2018, année qui avait connu les effets les plus marqués sur les cours supérieur et inférieur du Danube. La navigation avait été sévèrement entravée pendant la période d'étiage estivale, au cours de laquelle le tirant d'eau du Danube supérieur et moyen était inférieur à 2 mètres. La navigation des convois poussés et des bateaux à passagers avait été entièrement interrompue, et certains bateaux de transport de marchandises et en particulier de marchandises dangereuses avaient été soumis à des restrictions exceptionnelles.

22. Les exposés ont été suivis de débats sur les questions à approfondir, en fonction des réponses à un questionnaire à choix multiples.

23. Quarante pour cent des personnes ayant répondu considéraient que le transport par voie navigable, en raison de sa nature, pouvait être plus vulnérable aux effets des changements climatiques que les autres modes de transport intérieur, et plusieurs personnes étaient d'avis que la situation s'était détériorée au cours des années récentes.

24. Parmi les phénomènes liés au climat qui avaient eu un effet sur le secteur, les personnes ayant répondu ont mentionné :

- Les tirants d'eau (80 %) ;
- Les inondations (71 %) ;
- Les épisodes de chaleur extrême et les tempêtes de vent (vents forts) (29 %) ;

⁶ www.droughtwatch.eu.

- Les marées de tempête (20 %) ;
- Les chutes de neige extrêmes (15 %) ;
- L'élévation du niveau de la mer (12 %) ;
- La fonte des glaces (10 %).

25. Les participants ont souligné les graves dommages économiques occasionnés par les basses eaux des cours d'eau européens et ont insisté sur la nécessité d'une démarche harmonisée pour les mesures d'adaptation urgentes et pour les stratégies d'adaptation.

26. Les effets associés suivants des phénomènes liés aux changements climatiques sur la navigation intérieure et côtière, l'infrastructure des voies navigables et les ports ont été mentionnés :

- Les conditions d'étiage et de faible débit des cours d'eau dues à la sécheresse ou à la diminution de l'approvisionnement en eau (93 %) ;
- L'érosion du lit ou des berges des cours d'eau (46 %) ;
- Les inondations dues aux précipitations en raison de débordements des systèmes d'évacuation des eaux ou de niveaux élevés de la nappe phréatique (44 %) ;
- Les changements de la bathymétrie ou le transport de sédiments ou de débris (39 %) ;
- Les hautes eaux ou les débordements dus aux précipitations, au dégel, aux marées hautes ou aux marées de tempête (34 %) ;
- Les dangers pour la navigation dus aux vents forts et à vitesse élevée, selon leur direction, et à l'augmentation de la hauteur des vagues (22 %) ;
- Le gel et l'augmentation de l'épaisseur de la glace (20 %) ;
- Les conditions de visibilité réduite en raison du brouillard, des précipitations, etc. (15 %) ;
- Les vitesses d'écoulement élevées dans le chenal ou les changements de l'état de la mer (7 %) ;
- Parmi les autres effets, ont été mentionnées les perturbations de l'exploitation et l'augmentation des besoins et des coûts énergétiques.

27. De l'avis de 85 % des personnes interrogées, les effets associés aux phénomènes liés aux changements climatiques affectaient d'abord et avant tout l'exploitation de la flotte en raison des conditions de basses eaux. Les autres éléments étaient :

- Le fonctionnement des structures permanentes des voies navigables (barrages, déversoirs, écluses) et des structures portuaires (quais, postes d'amarrage, brise-lames) (39 %) ;
- Le fonctionnement du matériel de manutention du fret et le fonctionnement des transbordements de fret (22 %) ;
- Les installations de stockage portuaires (12 %) ;
- La consommation d'énergie (12 %) ;
- Les embouteillages (10 %) ;
- Le fonctionnement des équipements de bord (7 %) ;
- Les connexions routières et ferroviaires dans les ports (5 %) ;
- D'autres éléments, tels ceux mentionnés dans l'enquête de la CNUCED sur les effets des changements climatiques sur l'industrie portuaire et l'adaptation de celle-ci.

28. Des projections climatiques étaient utilisées par 37 % des personnes interrogées et 32 % d'entre elles prévoient d'en utiliser dans un avenir proche.

29. Les mesures et stratégies visant à faire face aux effets des changements climatiques sur le transport par voie navigable mentionnées par les personnes interrogées étaient les suivantes :

- La décarbonation des exploitations portuaires et de la navigation, et la réduction des émissions de gaz à effet de serre des bateaux (46 %) ;
- L'utilisation de systèmes de surveillance et des services d'information fluviale, et une gestion efficace des données pour informer et appuyer des interventions en temps opportun en matière de changements climatiques (44 %) ;
- L'amélioration de la gestion de l'eau et des risques d'inondation (37 %) ;
- L'élaboration et l'utilisation d'évaluations des risques, de plans d'urgence et de systèmes d'alerte (34 %) ;
- L'adaptation de la flotte, y compris la conception de nouveaux bateaux et la modernisation des bateaux existants (32 %) ;
- Le renforcement de la résilience des infrastructures existantes face aux effets des changements climatiques (24 %) ;
- La collaboration avec les fournisseurs d'énergie et d'eau, les prestataires de transport aval et les autres principaux acteurs de la chaîne logistique (17 %) ;
- La collaboration avec les secteurs ferroviaire et routier (12 %).

30. Parmi les obstacles à l'intégration des mesures d'adaptation aux changements climatiques dans les processus de planification et d'exploitation du secteur, ont été cités les suivants :

- L'absence de stratégies, de réglementations et de recommandations convenues dans le secteur (54 %) ;
- Un financement inadéquat (51 %) ;
- Le manque de coordination avec les autres acteurs de la chaîne logistique (46 %) ;
- Le manque ou l'insuffisance de données correspondantes (44 %) ;
- Le manque d'appui au niveau gouvernemental ou public (39 %) ;
- Le manque de méthodes d'évaluation des risques (30 %) ;
- Ont également été mentionnés le manque de compréhension des problèmes et d'intégration des considérations relatives aux changements climatiques dans le fonctionnement courant ainsi que dans la prise de décisions en matière de planification.

31. Le Groupe de travail a recommandé que le Groupe de travail des transports par voie navigable entreprenne les activités suivantes pour aider les États membres :

- Échanger les bonnes pratiques et élaborer des recommandations (83 %) ;
- Développer la coopération et la coordination intersectorielles (68 %) ;
- Diffuser des informations sur les outils et les programmes existants (66 %) ;
- Organiser des ateliers et des activités de renforcement des capacités (66 %) ;
- Parmi les autres activités, ont été mentionnées la fourniture et la structuration de données dans une base de données en vue de l'élaboration de mesures visant à limiter les effets des phénomènes liés aux changements climatiques.

32. Le Groupe de travail a pris note des informations relatives à l'atelier intitulé « Consideration of physical climate change risks in transport planning and operational processes » (« Prise en compte des risques physiques liés aux changements climatiques dans la planification des transports et les processus opérationnels ») qui se tiendrait en ligne le 26 mars 2021. Tous les participants ont été invités à y participer. Le secrétariat a invité les États membres et les autres participants à remplir un questionnaire en vue de cet atelier.

33. L'organisation non gouvernementale EPL s'est dite préoccupée par les effets possibles sur l'environnement du projet de restauration de la voie navigable E 40 et a affirmé qu'une évaluation environnementale complète était nécessaire.

34. Le Président a remercié les intervenants au nom du Groupe de travail pour leurs précieuses contributions à l'atelier.

V. Infrastructure des voies navigables (point 4 de l'ordre du jour)

A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale

Document(s) : ECE/TRANS/120/Rev.4.

35. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. F. Serpentier (De Vlaamse Waterweg nv (Belgique)) sur le projet Seine-Escaut en cours en Flandre, dans le cadre d'une nouvelle liaison Seine-Nord Europe (E 05). Le projet, entamé en 2018, visait à construire une liaison fluviale entre les bassins de la Seine et de l'Escaut conforme à la classe Vb. L'intervenant a fourni des informations sur l'état d'avancement de la mise en conformité à la classe Vb du tronçon de la Lys entre la frontière française et Gand. Après l'adoption de la décision d'exécution (UE) 2019/1118 de la Commission du 27 juin 2019 relative au projet transfrontalier Seine-Escaut impliquant la Belgique et la France, le projet avait été étendu en Flandre aux voies navigables de raccordement et à la création d'un réseau de terminaux de transbordement. L'orateur a en outre fourni des informations sur le plan de restauration de la Lys et de sa vallée, qui était fondé sur une démarche intégrale, ainsi que sur les projets en Wallonie et en France dans le cadre du projet Seine-Escaut.

36. Le Groupe de travail s'est félicité des progrès du projet et a souligné son importance pour la mise en œuvre de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN). Il a demandé au secrétariat d'établir, sur la base des résultats du projet et en coopération avec la Belgique et la France, des mises à jour des documents pertinents du Groupe de travail des transports par voie navigable.

37. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par l'Ukraine concernant l'achèvement du plan par étapes pour la mise en œuvre des accords entre les présidents du Bélarus et de l'Ukraine conclus le 4 octobre 2019 lors du deuxième Forum des régions, et du protocole d'accord entre le Bélarus et l'Ukraine sur le rétablissement de la connexion des voies navigables et le développement du transport fluvial. En 2020, le volume des travaux de dragage de réparation sur les voies navigables ukrainiennes avait dépassé 450 000 m³, dont plus de 350 000 m³ sur le Dniepr et 130 000 m³ sur le Pripyat : a) les travaux de dragage sur la section ukrainienne du Pripyat visaient à assurer une profondeur de chenal de 1,6 m ; et b) les travaux de dragage correctif sur les réservoirs de Kremenchutske et Kamianske, à assurer un tirant d'eau de 3,65 m.

B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 et Amend.1 à 3 ;
Document informel SC.3/WP.3 n° 5 (2021).

38. Le Groupe de travail a pris note de l'information fournie par le secrétariat, selon laquelle l'amendement n° 3 au Livre bleu était disponible sur la page Web du Groupe de travail des transports par voie navigable.

39. La CCNR a informé le Groupe de travail de la conclusion du Comité de l'infrastructure et de l'environnement de la CCNR, lors de sa réunion de printemps en 2020, selon laquelle aucun goulet d'étranglement stratégique n'avait été recensé sur le Rhin. La CCNR a donc proposé de supprimer le goulet d'étranglement stratégique sur la voie navigable E 10 de la liste des goulets d'étranglement stratégiques d'Allemagne (document informel SC.3/WP.3 n° 5 (2021)). Le Groupe de travail a approuvé l'amendement proposé et

a demandé au secrétariat d'inclure cette proposition dans un document de travail pour sa cinquante-neuvième session.

40. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M^{me} A. Krawucka (Agence de Haute-Silésie pour l'entrepreneuriat et le développement) sur les résultats du projet transnational Trans Tritia⁷ dans le cadre du programme INTERREG Europe centrale qui avait été mis au point en novembre 2020⁸. Elle a présenté l'idée de base et les objectifs du projet, et a évoqué les documents stratégiques et les recommandations pour sa mise en œuvre : a) la stratégie régionale de transport multimodal de marchandises ; b) le modèle de transport pour la zone du projet Tritia à l'horizon 2030 ; et c) trois plans d'action transfrontières intéressant la Pologne, la Slovaquie et la Tchéquie et concernant respectivement les voies navigables, les chemins de fer et les centres logistiques intermodaux et terminaux. En ce qui concernait les voies navigables, les propositions étaient les suivantes : a) la modernisation de l'Oder jusqu'à Ostrava (Tchéquie) en classe Vb ; b) la construction du canal de Silésie en classe Vb ; c) la modernisation sur le canal de Gliwice en classe Va ; d) la construction d'une voie navigable dans la section Ostrava-Mošnov ; et e) la modernisation de la section allant de Váh à Žilina (Slovaquie). Il a été demandé au secrétariat de prendre contact avec les gouvernements tchèque, polonais et slovaque en vue d'éventuelles modifications du Livre bleu.

41. Des questions ont suivi sur la mise en œuvre des plans d'action et sur la coordination avec les stratégies nationales. Les participants ont mentionné des propositions de projets communs dans la région du projet Trans Tritia, visant à intégrer le système de voies navigables dans les couloirs du RTE-T⁹ : une connexion par voie navigable entre les ports d'Ostrava et de Kędzierzyn-Koźle (Pologne), le canal de Silésie et autres.

42. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par l'Ukraine sur l'adoption de modifications de la liste des voies de navigation intérieure classées navigables en septembre 2020 concernant la Desna, le Boug méridional et le Danube. L'Ukraine a mentionné qu'ils seraient inclus dans le futur amendement au Livre bleu.

VI. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 5 de l'ordre du jour)

A. Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révision 5)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 et Amend.1 à 4,
ECE/TRANS/SC.3/2020/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/1,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/5,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/6 ;
Documents informels SC.3/WP.3 n^{os} 3, 4 et 6 (2021).

43. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire les projets d'amendements à la révision 5 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) proposés par le groupe d'experts du CEVNI à ses trente-troisième, trente-quatrième et trente-cinquième réunions (documents ECE/TRANS/SC.3/2020/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/1 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/2), à l'exception du paragraphe 3 de l'article 4.07 (annexe II du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/2), qui serait mis au point par le groupe d'experts à sa trente-septième réunion.

44. Le Groupe de travail a échangé des informations sur l'utilisation des signaux de détresse énumérés à l'article 3.30, les panneaux utilisés pour l'interdiction d'accès à bord (art. 3.31 et croquis 66 de l'annexe 3) et l'interdiction de fumer ou d'utiliser une lumière et ou du feu non protégés (art. 3.32 et croquis 67 de l'annexe 3) (document informel SC.3/WP.3

⁷ Voir également ECE/TRANS/SC.3/210, par. 28.

⁸ www.interreg-central.eu/Content.Node/TRANS-TRITIA.html.

⁹ Réseau transeuropéen de transport.

n° 6 (2021)). Le Groupe de travail a confirmé la décision du groupe d'experts du CEVNI de les conserver tous dans la future sixième révision du CEVNI.

45. Le Groupe de travail a examiné le projet de proposition de modèle de registre des eaux usées (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3). Les représentants ont déclaré que cela pourrait être un outil utile pour prévenir les déversements illégaux dans les cours d'eau. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des réponses des États membres au questionnaire de la présente session : a) sept pays avaient appuyé la proposition ou n'avaient pas d'objection ; b) la Belgique et l'Allemagne, en tant que Parties contractantes à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), avaient indiqué que le registre des eaux usées n'était pas prévu dans la CDNI et avaient souligné la nécessité d'une stratégie harmonisée à cet égard ; c) les États membres de la Commission du Danube avaient souligné qu'il était nécessaire que le groupe d'experts des déchets produits par les bateaux de la Commission se prononce sur la question. La Commission du Danube a informé les participants à la session que cette question était à l'ordre du jour de la réunion de son groupe d'experts, prévue le 4 mars 2021, et a déclaré qu'une stratégie d'ensemble, y compris la disponibilité d'infrastructures à terre, était nécessaire pour prévenir la pollution par les eaux usées des bateaux. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de le tenir informé des réactions des secrétariats de la CDNI et de la Commission du Danube, et a décidé de poursuivre l'examen de la question à sa cinquante-neuvième session.

46. Le Groupe de travail a pris note des résultats de la trente-sixième réunion du groupe d'experts du CEVNI, tenue le 8 février 2021 (document informel SC.3/WP.3 n° 3 (2021)) et a approuvé à titre préliminaire les avant-projets d'amendements au CEVNI.

47. Le Groupe de travail a pris note de la version récapitulative des amendements au CEVNI (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/5) et a convenu qu'elle pourrait servir de base à la sixième révision de celui-ci.

48. Le Groupe de travail a pris note de l'avant-projet de sixième révision du CEVNI en langue anglaise, tel qu'établi par le groupe d'experts du CEVNI (document informel SC.3/WP.3 n° 4 (2021)). Le Groupe de travail a invité les États membres et les commissions fluviales à transmettre leurs observations éventuelles sur le projet au secrétariat au plus tard le 19 mars 2021. Il a demandé au secrétariat, en coopération avec le groupe d'experts du CEVNI, de lui soumettre le projet définitif à sa cinquante-neuvième session dans les trois langues de la CEE pour approbation préliminaire.

49. La CCNR s'est félicitée de l'avancement du projet et a proposé que le Groupe de travail envisage d'adopter simultanément les trois versions linguistiques officielles du CEVNI, ce qui permettrait d'éviter les problèmes récurrents de terminologie. La CCNR a également mentionné qu'établir des observations sur le projet nécessiterait un délai raisonnable, et a exprimé le souhait que soit établie une version de la sixième révision du CEVNI en langue allemande, qui serait très utile à l'échelle européenne. Le secrétariat a précisé que cela ne serait possible que si les États membres le finançaient.

50. Le Groupe de travail a pris note : a) des amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin et des résolutions relatives à la pandémie de COVID-19 adoptés par la CCNR à sa session de printemps en 2020 ; et b) des amendements au Règlement de police pour la navigation de la Moselle adoptés par la Commission de la Moselle à sa session plénière du 26 novembre 2020 (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/6), et a décidé d'y revenir lors de sessions futures. La CCNR a salué la coopération fructueuse avec le secrétariat de la CEE et a fait état de la pratique courante consistant à communiquer à ce dernier toutes les résolutions adoptées lors des sessions plénières de la CCNR.

B. Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/2020/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/11.

51. Le Groupe de travail a noté que l'amendement n° 2 à l'annexe de la révision 2 de la résolution n° 61 était en ligne sur la page Web du Groupe de travail des transports par voie navigable.

52. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen d'un nouveau projet de chapitre intitulé « Dispositions particulières pour les propulsions électriques de bateau » à l'annexe II de la résolution n° 61, en fonction du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) et des propositions communiquées par la Commission du Danube (ECE/TRANS/SC.3/2020/7 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/3). La Fédération de Russie a formulé des observations et indiqué qu'une proposition détaillée avait été communiquée au secrétariat pour examen à la cinquante-neuvième session du Groupe de travail. La CCNR a informé la session que la proposition de la Commission du Danube avait été présentée au Groupe de travail des prescriptions techniques du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) (CESNI/PT) en novembre 2020 ; le CESNI/PT, qui avait insisté sur la nécessité de justifier les amendements proposés afin de lui permettre de mieux comprendre les objectifs et les problèmes, poursuivrait l'examen de la proposition à sa réunion suivante, prévue en mars 2021.

53. Le Groupe de travail a pris note des observations formulées et a décidé de poursuivre l'examen de la question à sa session suivante.

54. Le Groupe de travail a pris note des dispositions de l'édition 2021 de l'ES-TRIN qui pourraient être utilisées pour poursuivre l'harmonisation avec l'annexe de la résolution n° 61 (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/7). La CCNR s'est félicitée des efforts déployés pour aligner l'annexe de la résolution n° 61 sur l'édition de 2021 de l'ES-TRIN ainsi que de la traduction de l'ES-TRIN en langue russe par le secrétariat, et a rappelé que l'ES-TRIN avait force contraignante pour les États membres de la CCNR et de l'Union européenne. La CCNR a en outre informé les participants à la session de certains sujets importants à l'ordre du jour de la réunion du CESNI/PT prévue en mars 2021 : a) la révision des dispositions transitoires pour les bateaux existants ; b) les installations de collecte et d'élimination des eaux usées, b) un nouveau modèle de certificat de bateau de navigation intérieure ; c) l'étude sur le rôle du facteur humain dans les accidents en navigation intérieure ; et d) l'élaboration du programme de travail pour la période 2021-2023. L'Ukraine a exprimé son appui à la poursuite des travaux d'harmonisation de l'annexe à la résolution n° 61 avec l'ES-TRIN et avec les recommandations de la Commission du Danube, et a affirmé qu'ils étaient pertinents pour l'extension du champ d'application des dispositions techniques relatives aux bateaux dans le contexte paneuropéen.

55. La Commission du Danube a déclaré qu'il était opportun d'aligner les modifications proposées dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/7 sur l'annexe à la résolution n° 61 : les dispositions relatives aux accumulateurs sur la section 9-2.6 et celles relatives aux extincteurs d'incendie portatifs sur le chapitre 3A, et a noté que la proposition devait être examinée plus avant. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'élaborer une proposition d'amendement à l'annexe à la résolution n° 61 sur la base du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/7 et a invité la Commission du Danube à participer à cette élaboration.

56. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire les modifications apportées à la liste des voies navigables du Bélarus communiquées par le pays, telles que figurant à l'appendice 1 de l'annexe à la révision 2 de la résolution n° 61 (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/11), et a encouragé les autres États membres à communiquer des mises à jour de la liste de leurs voies navigables, réparties géographiquement en zones 1, 2 et 3, le cas échéant.

C. Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21 révisée)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/179/Rev.1 et Add.1,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/29.

57. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que la liste des installations de réception pour le transfert des déchets produits à bord des bateaux, telle qu'adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable à sa soixante-quatrième session en tant que résolution n° 98, était accessible en ligne sur le site Web du SC.3.

58. Le Groupe de travail a pris note de la proposition de la Croatie de compléter la liste des installations de réception sur le Danube par l'installation de réception du port de Vukovar, au km 1 333,1 (rive droite), pour les eaux usées huileuses et domestiques, accessible sur demande. Il a demandé au secrétariat d'inclure cette proposition dans le projet d'amendement pour la soixante-cinquième session du Groupe de travail des transports par voie navigable.

59. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies : a) par la Commission du Danube, sur la liste récemment mise à jour des installations de réception sur le Danube, qui était disponible sur le site Web de la Commission ; et b) par l'Ukraine, sur les installations de réception dans les ports maritimes situés sur les voies navigables ukrainiennes. La liste des installations de réception était accessible en ligne sur le site Web de l'autorité ukrainienne des ports maritimes.

60. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des réactions des gouvernements à la proposition relative à la catégorisation supplémentaire des déchets produits à bord des bateaux de navigation intérieure (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/29). L'Ukraine a souligné l'importance d'éviter autant que possible des interprétations divergentes de la terminologie utilisée dans les instruments ayant force contraignante et autres règlements internationaux, tels que MARPOL et CEVNI. Le Président a déclaré que d'autres observations pourraient être reçues lors de la réunion suivante du groupe d'experts des déchets produits à bord des bateaux de la Commission du Danube. Le Groupe de travail a décidé de revenir sur ce point lors de futures sessions.

D. Modernisation de la flotte de navigation intérieure en Europe et mesures visant à la rendre plus écologique

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/8.

61. Le Groupe de travail a pris note des résultats du projet GRENDEL – Green and efficient Danube fleet (« Pour une flotte du Danube verte et efficace »)¹⁰ et des stratégies et recommandations proposées pour moderniser la flotte, qui avaient été présentés lors de la manifestation finale organisée par le consortium GRENDEL le 29 octobre 2020 et qui avaient été communiqués par Pro Danube International (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/8). La Commission du Danube, qui avait dirigé, en interaction avec ses États membres, les travaux relatifs aux technologies et aux innovations dans le domaine de l'écologie et de l'efficacité énergétique, a informé les participants à la session des mesures complémentaires nécessaires pour mettre en œuvre la stratégie proposée conformément aux principaux objectifs de la Commission. Ces actions comprenaient des mesures et programmes nationaux ciblés visant à assurer la sécurité pour l'environnement et à accroître la compétitivité de la navigation sur le Danube. La Commission a souligné que, compte tenu des contraintes actuelles, notamment le vieillissement de la flotte, les faibles taux de fret et, par conséquent, les possibilités d'investissement limitées pour les compagnies de navigation, l'appui des gouvernements de ses États membres serait essentiel pour moderniser la flotte de manière efficace.

62. M^{me} T. Hacksteiner (UENF) a présenté un exposé sur les mesures nécessaires pour écologiser le transport fluvial en Europe et mettre en œuvre le pacte vert pour l'Europe. Elle a commencé par les effets de la pandémie de COVID-19 sur le secteur et les mesures de relance possibles, notamment un soutien fort au plan de relance de l'Union européenne et des

¹⁰ www.interreg-danube.eu/approved-projects/grendel.

mesures visant à faciliter les innovations, les technologies vertes, l'utilisation de carburants de remplacement et la numérisation. Elle a en outre mis l'accent sur le plan par étapes pour l'écologisation du secteur, le Fonds pour l'écologisation du transport par voie navigable et le train de mesures européen pour la relance et la résilience. M^{me} Hacksteiner a exhorté la CEE, l'Union européenne, les commissions fluviales et les États membres concernés à soutenir cet objectif d'innovation et d'écologisation du transport par voie navigable en Europe, et a fait référence à la brochure « Inland Waterway Transport: Rivers of opportunity to deliver » (« Transport par voie navigable : Un flot d'opportunités à saisir ») de la Plateforme européenne du transport par voie navigable¹¹. La CEMT a exprimé son appui à la proposition de l'UENF et a souligné la nécessité d'un soutien financier pour favoriser la modernisation de la flotte fluviale, ce qui était particulièrement important pour les petits bateaux à passagers.

63. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par les délégations sur les points suivants :

a) Des mesures visant à soutenir l'écologisation de la flotte en Belgique : un appui financier à l'écologisation de la flotte, à la durabilité et aux sources d'énergie de substitution, et une étude prévue sur les possibilités de conversion de la flotte aux carburants de substitution ;

b) Les activités de la CCNR conformément à la déclaration ministérielle de Mannheim de 2018 : la publication des résultats intermédiaires de l'étude « Financement de la transition énergétique vers un secteur européen de la navigation intérieure à zéro émission »¹² ; les résultats finaux seraient publiés en juin 2021. La CCNR avait également entrepris d'établir un plan par étapes pour la réduction des émissions du transport par voie navigable, qui comprendrait des stratégies de transition de la flotte européenne de navigation intérieure à l'horizon 2050 ;

c) Des informations sur la stratégie de l'Union européenne en matière de mobilité durable et intelligente, fournies par le secrétariat.

VII. Promotion des services d'information fluviale ainsi que des autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour)

A. Directives et recommandations pour les services d'information fluviale (annexe à la résolution n° 57, révisée)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1 et Amend.1,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/9.

64. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. P. Creemers, Président du groupe de travail 125 de l'AIPCN, sur les activités de l'AIPCN visant à développer les services d'information fluviale (SIF). Il a évoqué les étapes et les principales réalisations du développement des SIF, les activités en cours, les tâches futures et l'évolution des directives relatives aux SIF de l'AIPCN. Il a axé la suite de son exposé sur les points saillants de la quatrième édition des directives, adoptée en 2019, les principales différences avec l'édition précédente, la stratégie à l'échelle mondiale des normes relatives aux services techniques des SIF et des considérations sur les évolutions à moyen terme ayant trait aux SIF. Il a ensuite présenté la stratégie proposée pour la cinquième édition des directives, prévue pour 2022, et a confirmé que les évolutions essentielles de la quatrième édition seraient maintenues dans le projet de cinquième édition. Il a informé le Groupe de travail de la décision de la Commission européenne et de la CCNR de reporter la révision de leurs règlements respectifs jusqu'à la cinquième édition des directives, et a invité le Groupe de travail à envisager la même stratégie pour la mise à jour de la résolution n° 57.

¹¹ www.ebu-uenf.org/wp-content/uploads/IWT-2633-Publication-European-IWT-Platform_FIN.pdf.

¹² <https://www.ccr-zkr.org/12080000-fr.html>.

65. Un débat a suivi sur l'harmonisation de la résolution n° 57 avec les directives de l'AIPCN relatives aux SIF. La Fédération de Russie et l'Ukraine ont soutenu la proposition de l'AIPCN ; l'Ukraine a ajouté que le Groupe de travail devait tenir compte de la quatrième édition des directives dans ses activités, tout en coopérant avec l'AIPCN sur la future révision de la résolution n° 57, et a souligné la nécessité de compléter les deux documents avec des programmes d'enseignement et de formation à l'intention des agents des SIF. Le Groupe de travail a décidé d'attendre l'adoption de la cinquième édition des directives de l'AIPCN relatives aux SIF. Au nom du Groupe de travail, le Président a remercié M. Creemers pour son exposé.

B. État des autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe intéressant les services d'information fluviale

66. Le Groupe de travail a noté que la résolution n° 58, adoptée en 2004 sur la base de la recommandation « Services de trafic fluvial sur les voies navigables » de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), pourrait nécessiter une actualisation sur la base de la révision de 2013 du document de l'AISM. La Belgique, la Fédération de Russie et l'Ukraine ont participé au débat qui a suivi. Sur proposition de la Belgique, le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de cette question à sa cinquante-neuvième session et a invité la Fédération de Russie et l'Ukraine à communiquer leurs observations au secrétariat afin d'établir un document de travail. Il a été demandé au secrétariat de faire parvenir à l'AISM une invitation à participer à la discussion.

C. Autres activités visant à promouvoir le développement des services d'information fluviale en Europe

67. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par la CCNR sur les résultats de la deuxième Semaine des SIF du CESNI, qui s'était tenue en ligne du 23 au 27 novembre 2020, y compris l'assemblée générale, les réunions de quatre groupes de travail temporaires du groupe de travail du CESNI sur les technologies de l'information et les travaux en cours sur l'actualisation des normes relatives aux SIF. Un nouveau programme de travail des groupes de travail temporaires serait inclus dans l'ordre du jour de la prochaine Semaine des SIF du CESNI, prévue en juin 2021. Ces informations ont été complétées par l'Ukraine.

68. Sur proposition de la Fédération de Russie, appuyée par l'Ukraine, le Groupe de travail a décidé d'élaborer une brochure visant à promouvoir le développement des SIF, sous forme imprimée et électronique en trois langues, et a demandé au secrétariat d'élaborer, en coopération avec les parties intéressées, un projet pour examen et approbation préliminaire à sa cinquante-neuvième session.

VIII. Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/184,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/10.

69. Le Groupe de travail a pris note d'une comparaison des articles de l'annexe à la résolution n° 31 avec la directive (UE) 2017/2397 du 12 décembre 2017 et avec le Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN), établie par le secrétariat (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/10), et a estimé que cette comparaison pourrait servir de base à l'actualisation des dispositions de l'annexe à la résolution n° 31.

70. Au cours du débat qui a suivi, la Belgique, l'Ukraine et la Commission de la Save ont soutenu la proposition d'aligner la résolution n° 31 sur la directive (UE) 2017/2397 et ont informé la session de l'actualisation de leur cadre réglementaire conformément à la

législation de l'Union européenne. L'Ukraine a informé la session de l'adoption, le 3 décembre 2020, de la loi ukrainienne relative au transport par voie navigable, qui fournissait une base juridique à la mise en œuvre de la législation européenne dans ce domaine et en particulier la reconnaissance, sur les voies navigables ukrainiennes, des certificats de qualification délivrés conformément à la directive 2017/2397.

71. Le Président a souligné qu'il était important d'harmoniser la résolution n° 31 avec la directive pour faciliter la reconnaissance des certificats des membres d'équipage en Europe. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de commencer à établir, en coopération avec les États membres, la proposition de révision de la résolution n° 31 pour sa cinquante-neuvième session.

IX. Glossaire du transport par voie navigable (point 8 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2020/14, ECE/TRANS/SC.3/2020/15,
ECE/TRANS/SC.3/2020/16.

72. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur l'état d'avancement de l'élaboration du glossaire, des propositions soumises par les États membres, des invitations envoyées aux organisations internationales compétentes et des consultations tenues avec le Président du groupe de travail 125 de l'AIPCN.

73. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'inscrire ce point à l'ordre du jour de sa cinquante-neuvième session et de poursuivre l'examen de la question.

X. Statistiques des transports par voie navigable (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel SC.3/WP.3 n° 7 (2021).

74. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées au secrétariat par les États membres sur la proposition de recensement des voies navigables E, faite par le secrétariat à la soixante-quatrième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (document ECE/TRANS/SC.3/213, par. 90 et 91), telle qu'elle figure dans le document informel SC.3/WP.3 n° 7 (2021). Des précisions supplémentaires ont été fournies par le secrétariat.

75. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de poursuivre l'examen de la question en tenant compte des observations des États membres et de le tenir informé des progrès réalisés.

XI. Numérisation des documents accompagnant les marchandises transportées par voie navigable (point 10 de l'ordre du jour)

76. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. D. Roff, coordonnateur du domaine des transports et de la logistique au Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), sur les travaux en cours dans le cadre du projet de lutte contre la pandémie de COVID-19 du Compte de l'ONU pour le développement, intitulé « Transports et connectivité du commerce à l'ère des pandémies ». L'orateur a informé les participants des progrès réalisés dans l'élaboration d'un modèle de connaissance électronique fluvial, basé sur les modèles de données de référence du CEFACT-ONU et sémantiquement interopérable avec les modes de transport connectés. Le modèle était basé sur la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) et sur les échantillons de documents de transport fournis par les États membres, conformément à la décision prise à sa soixante-quatrième session par le Groupe de travail des transports par voie navigable (ECE/TRANS/SC.3/213, par. 94).

77. M. D. Iakymenkov, consultant de la CEE, a poursuivi avec un exposé sur l'alignement de l'ensemble de données normalisées sur les normes et les modèles de données internationaux, les prototypes de mise en œuvre des documents et l'application pratique dans le cadre d'un projet expérimental sur le couloir de transport mer Noire-mer Baltique en Ukraine. Il a mis en avant les résultats de la phase 2 du projet. Le modèle de connaissance intérieur élaboré pour la voie navigable E 40 était basé sur des documents de transport maritime. La phase 3 comprendrait l'harmonisation des modèles de documents de transport avec les modèles de données de référence du CEFACT-ONU et serait étendue au Dniepr et au Danube. L'orateur a déclaré que le modèle de document de transport, qui était conforme à la CMNI, avait un grand potentiel pour une application plus large sur les voies navigables ukrainiennes.

78. Des questions ont ensuite été posées sur la mise en œuvre pratique des documents électroniques, les difficultés qui étaient apparues au cours du projet expérimental et les solutions possibles. Le Président a remercié les intervenants pour leurs exposés détaillés. Le Groupe de travail a pris note des progrès réalisés dans le développement de l'échange de données électroniques dans le transport par voie navigable.

XII. Navigation de plaisance (point 11 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4.

79. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant une nouvelle entrée dans la base de données en ligne des spécimens de certificat international de conducteur de bateau de plaisance, transmise par les Pays-Bas.

80. Le Groupe de travail a pris note de l'information communiquée par le secrétariat selon laquelle la sixième réunion du groupe de travail informel de la navigation de plaisance aurait lieu au cours du premier semestre de 2021, sous réserve de l'accord des membres du Groupe.

XIII. Thème général de la cinquante-neuvième session du Groupe de travail (point 12 de l'ordre du jour)

81. Le Groupe de travail a décidé que le thème de sa cinquante-neuvième session serait le cadre réglementaire visant à renforcer l'efficacité et la sécurité des transports par voie navigable. Il a également approuvé la proposition de l'ERSTU d'inscrire la modernisation et l'écologisation de la flotte de navigation intérieure en Europe à l'ordre du jour de sa session suivante.

82. Sur propositions de la Fédération de Russie et de l'Ukraine, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'inclure les sujets « Accroître la précision des systèmes de localisation par satellite sur les voies navigables intérieures » et « Normes de formation pour les agents des SIF » à l'ordre du jour de ses futures sessions au titre du point sur les SIF.

XIV. Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)

A. Réunion suivante du projet « Équipe d'experts externe mixte environnement et transports » (octobre-novembre 2021, Ukraine)

83. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par l'Ukraine au sujet du projet « Équipe d'experts externe mixte environnement et transports » et de la réunion à venir. Il s'agissait d'un projet d'instance internationale visant à aider les autorités compétentes des pays riverains du Danube à élaborer et mettre en œuvre une approche intégrée des projets d'infrastructure pour la navigation intérieure. La réunion serait conçue comme un atelier de formation, à la fois sous forme de séminaire présentiel et de webinaire en ligne. Le thème et l'ordre du jour de la réunion seraient fixés avant le mois de juin 2021.

B. Hommage à M. W. Haupt

84. Le Groupe de travail a remercié M. Wieland Haupt, Président du groupe international d'experts de l'ECDIS¹³ intérieur, pour sa contribution hautement professionnelle et dévouée aux travaux du Groupe de travail des transports par voie navigable et du Groupe de travail et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

XV. Adoption du rapport (point 14 de l'ordre du jour)

85. Conformément à l'usage, le Groupe de travail a adopté les décisions prises à sa cinquante-huitième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

86. Conformément aux procédures de prise de décisions lors de réunions formelles avec participation à distance adoptées par le Comité exécutif le 5 octobre 2020 (document ECE/EX/2020/L.12), les décisions prises au cours de la session ont été diffusées auprès de toutes les représentations permanentes à Genève pour approbation par procédure tacite dans un délai de soixante-douze heures par les délégations ayant pris part à la session. Cette procédure, qui a été clôturée le jeudi 4 mars 2021 à 18 heures (heure d'Europe centrale), s'est terminée sans objection. Les décisions de la réunion sont donc considérées comme adoptées. On trouvera des informations connexes sur le site Web de la CEE à l'adresse <https://unece.org/silence-procedure>.

¹³ Système de visualisation de cartes électroniques et d'information.