



---

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

Genève, 12-14 octobre 2022

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

**Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable :****Suivi de la Conférence ministérielle internationale  
sur les liaisons par navigation intérieure****Encourager la réalisation d'une flotte moderne, renforcer  
la résilience des transports par voie navigable face  
aux changements climatiques et promouvoir  
l'intérêt commercial du secteur****Communication des Gouvernements biélorusse, belge,  
croate et slovaque\* \*\*****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2022, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/76/6 (sect. 20), par. 20.76).

2. À sa soixante-cinquième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a prié le secrétariat de recueillir auprès des États des informations sur l'application de la Déclaration ministérielle de Wrocław (ECE/TRANS/SC.3/215, paragraphe 14). Le présent document rassemble les informations communiquées par les Gouvernements biélorusse, belge, croate et slovaque concernant les progrès accomplis pour ce qui est d'encourager la réalisation d'une flotte moderne, de renforcer la résilience des transports par voie navigable face aux changements climatiques et de promouvoir l'intérêt commercial du secteur.

---

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

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



## II. Mesures stratégiques 12 à 23 de la Déclaration ministérielle de Wrocław

### A. Encourager la réalisation d'une flotte moderne et favoriser les innovations

#### i) Cadre réglementaire visant à encourager, pour la flotte intérieure, l'innovation, l'automatisation et le respect de l'environnement

##### *Bélarus*

3. Le programme national relatif au secteur des transports pour la période 2021-2025 comporte des mesures de modernisation de la flotte intérieure, qui visent en particulier à accroître l'automatisation de la flotte et à la rendre plus respectueuse de l'environnement. Il est également prévu d'exploiter les résultats de travaux de recherche et de projets scientifiques dans ces domaines.

##### *Belgique*

4. Dans la Région flamande, l'objectif de rendre la flotte intérieure plus respectueuse de l'environnement est inscrit dans le plan flamand sur l'énergie et le climat pour la période 2021-2030 et dans le plan d'action flamand pour la qualité de l'air à l'horizon 2030, dans lesquels il est souligné que cette évolution est cruciale afin de permettre un transfert modal responsable, sur les plans écologique et social, vers le transport par voie navigable. L'application de bonnes pratiques en la matière, telles que l'utilisation de carburants propres et d'autres systèmes de propulsion et l'alimentation électrique des navires à quai, contribuera à faire de la navigation intérieure un mode de transport plus respectueux de l'environnement.

5. S'agissant de la navigation automatisée et, plus généralement, de l'innovation, le Gouvernement flamand a élaboré un cadre juridique qui laisse plus de place à l'innovation, facilite la mise au point de techniques connexes et garantit la sécurité des essais. Le premier résultat a été la publication en juin 2019 d'un nouveau décret en application duquel les autorités fluviales flamandes peuvent désormais accorder des exemptions temporaires à certaines règles ou certains règlements afin de permettre la réalisation d'essais sur des concepts innovants, notamment sur des systèmes de navigation automatisée embarqués ou à terre. Les exemptions temporaires concernent les règlements relatifs aux équipages et à la navigation, le matériel embarqué, les règles de circulation et les activités à bord et à terre, mais ne peuvent pas s'appliquer au contrôle et à l'application de la réglementation ni aux dispositions relatives au droit pénal. Les exemptions sont accordées pour une durée maximale d'un an et peuvent être renouvelées en fonction des besoins, mais la durée de validité ne peut dépasser cinq ans au total.

##### *Croatie*

6. Parmi les mesures visant à accroître la compétitivité et à favoriser le développement durable de la navigation intérieure qui sont énoncées dans la stratégie croate de développement du transport fluvial pour la période 2022-2032 figure l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le secteur du transport par bateau grâce au recours à des sources d'énergie et à des systèmes de propulsion à faible émission de carbone, l'objectif étant de faciliter la transition vers un mode de transport plus efficace sur le plan énergétique. Dans cette optique, les fonds alloués permettront d'investir dans le remplacement, d'une part, des moteurs de propulsion et des moteurs auxiliaires des bateaux, afin de réduire les émissions, et, d'autre part, des autres systèmes embarqués, afin d'améliorer la sécurité de la navigation, l'efficacité énergétique et la durabilité de la flotte.

ii) **Règles de navigation et normes techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure**

*Bélarus*

7. Le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) ne s'applique pas au Bélarus. Les règles de navigation qui s'appliquent sur les voies navigables intérieures bélarussiennes ont été adoptées par l'arrêté n° 60 du Ministère des transports et des communications de la République du Bélarus, du 25 octobre 2005, et sont mises à jour en tenant dûment compte, le cas échéant, des dispositions du CEVNI.

8. Diverses normes techniques s'appliquent au Bélarus en ce qui concerne la conception, la construction, l'exploitation et le contrôle des bateaux de navigation intérieure et de navigation fluvio-maritime et de leurs éléments ainsi que les essais, les procédures de mesure des bateaux, la sécurité de la main-d'œuvre et la prévention de la pollution de l'environnement par les bateaux<sup>1</sup>.

*Belgique*

9. Dans la Région flamande, la quatrième édition révisée du CEVNI a été mise en application par l'arrêté royal du 24 septembre 2006 établissant le Règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures (Algemeen Politiereglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren, APSB). Les dispositions du CEVNI sont prises en compte lors de la mise à jour des règles de navigation. Outre l'APSB, le Règlement international pour prévenir les abordages en mer s'applique également, ainsi que le Règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, les règlements de navigation du canal de Gand à Terneuzen, de l'Escaut maritime inférieur, du canal Bruxelles-Escaut et sur la Meuse et les règlements particuliers de certaines voies navigables<sup>2</sup>.

10. S'agissant des normes techniques, l'arrêté du Gouvernement flamand du 5 octobre 2018 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure inclut en annexe le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN).

*Croatie*

11. Les règlements ci-après s'appliquent sur le territoire croate :

- CEVNI ;
- Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) ;
- Règlement pour la navigation sur la Save ;
- ES-TRIN.

*Slovaquie*

12. Les règlements ci-après s'appliquent sur le territoire slovaque :

- CEVNI ;
- Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) ;
- ES-TRIN.

<sup>1</sup> La liste des normes est disponible auprès du secrétariat.

<sup>2</sup> On trouvera de plus amples informations sur les règles de navigation en Flandre à l'adresse suivante : [www.visuris.be/Scheepvaartreglementering](http://www.visuris.be/Scheepvaartreglementering).

**iii) Améliorer la qualité des opérations de transport par voie navigable, assurer la sécurité de la navigation, réduire les risques d'accidents et limiter au minimum l'impact du facteur humain**

*Bélarus*

13. S'agissant de l'amélioration de la qualité des opérations de transport par voie navigable au Bélarus, trois bateaux ont été modernisés en 2021, à savoir deux barges non motorisées à pont découvert et un pousseur remorqueur, afin d'assurer la qualité du transport de cargaisons en vrac et de marchandises diverses.

14. Des mesures sont appliquées conformément au code du transport par voie navigable et au règlement de navigation intérieure de la République du Bélarus dans le but d'assurer la sécurité de la navigation. À cette fin, ainsi que pour limiter au minimum l'impact du facteur humain, les bateaux sont équipés de systèmes de signalisation lumineuse, d'appareils de navigation, de matériel radio et de dispositifs d'automatisation récents dans le cadre du processus de modernisation. En outre, l'Administration publique des transports par voie navigable mène des activités visant à assurer la sécurité des conditions de navigation intérieure et des ouvrages d'art. En 2021, aucun accident ne s'est produit sur les voies de navigation intérieures.

*Belgique*

15. Dans la Région flamande, le programme de transition numérique pour la navigation intérieure (DigiWave) comporte un volet consacré à l'administration intelligente, qui a pour but la dématérialisation des documents opérationnels et techniques devant se trouver à bord et des transactions financières connexes. De Vlaamse Waterweg prévoit que, d'ici à 2032, tous les ouvrages mobiles soient commandés à distance depuis trois centres de contrôle. L'aspect novateur réside dans le fait que ces centres fonctionneront comme un réseau maillé entièrement interconnecté et pourront faire mutuellement office de centre de secours. La stratégie de mise en place d'un réseau entièrement maillé de commande à distance pose les fondements d'une évolution numérique.

*Croatie*

16. Un projet d'élaboration d'un système de marquage des voies navigables est en cours. Il permettra d'obtenir des données plus précises sur l'état des voies navigables et d'améliorer la communication avec les usagers au moyen des service d'information fluviale (SIF).

*Slovaquie*

17. La Slovaquie était partenaire du projet RIS COMEX (programme de gestion des corridors de transit fondée sur les services d'information fluviale, 2016-2021). L'application des résultats du projet contribue à une meilleure planification de la navigation intérieure, au raccourcissement des délais d'attente et des temps de trajet, à l'amélioration de l'efficacité de la navigation intérieure, à une utilisation optimale des infrastructures et à la réduction des obstacles administratifs.

18. Le projet européen de réaménagement de l'écluse de Gabčíkovo a pour principal objectif la modernisation du fonctionnement des sas afin de rendre la navigation plus sûre et plus fiable et d'augmenter la circulation. Le sas de droite de l'écluse de Gabčíkovo a été mis à niveau et modernisé en novembre 2021, et les travaux sont en cours dans le sas de gauche. Le projet prévoit également la mise en place d'un système de gestion du trafic, qui permettra d'éviter tout risque que les dimensions limitées du chenal ou d'autres facteurs pourraient poser pour les bateaux.

**iv) Promotion de la rénovation et de la modernisation de la flotte, construction de nouveaux bateaux, innovations, nouvelles technologies et dématérialisation des documents de transport**

*Bélarus*

19. Au Bélarus, les activités prévues en la matière dans le programme national relatif au secteur des transports, à savoir l'élaboration de documents de conception en vue de la modernisation de la flotte et la mise à niveau des bateaux afin de les rendre plus respectueux de l'environnement, sont en cours. Ces activités sont financées à l'aide du fonds extrabudgétaire d'investissement centralisé du Ministère des transports et des communications et du budget public de la République du Bélarus.

20. En ce qui concerne la dématérialisation des documents, l'Administration publique des transports par voie navigable s'occupe des formalités administratives de délivrance (remplacement) des pièces d'identité des gens de mer bélarussiens conformément au décret n° 107 du Président de la République du Bélarus, du 16 mars 2021, relatif aux documents biométriques.

*Belgique*

21. En ce qui concerne les nouvelles technologies, le programme DigiWave mené dans la Région flamande nécessitera des recherches dans les domaines de l'intelligence artificielle, des jumeaux numériques, de l'omnivers, des mégadonnées, de l'Internet des objets, des espaces de données, de la cyber-résilience et d'autres technologies avancées.

22. Dans la Région flamande, plusieurs mesures vont déjà dans le sens de la dématérialisation des documents de transport dans le secteur :

- D'ici la fin de l'année 2022 ou le début de 2023, selon les prévisions, les rapports sur les informations relatives aux transports devront obligatoirement être établis sous une forme numérique par les autorités chargées des voies navigables ; cependant, les documents d'accompagnement du fret exigés par la législation demeureront disponibles en version papier ;
- En prévision de l'application, en 2024, du Règlement (UE) 2020/156 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (Règlement eFTI), De Vlaamse Waterweg a lancé une étude de faisabilité concernant la transformation de la plateforme d'échange électronique de données sur les barges fluviales (eRIBa) en vue de sa mise en conformité avec le Règlement eFTI. Une validation de principe sera réalisée à l'issue de l'étude.

*Croatie*

23. La stratégie croate de développement du transport fluvial pour la période 2022-2032 a notamment pour objectifs de renforcer le transport de marchandises par voie navigable et de promouvoir la durabilité écologique, dans le but de créer des conditions qui inciteront les compagnies de navigation à moderniser leur flotte et à utiliser des sources d'énergie et des systèmes de propulsion à faible émission de carbone. La mise en place d'instruments et de mesures incitatives et l'amélioration de l'efficacité énergétique constituent un axe prioritaire des politiques publiques. Des subventions financées par le budget de l'État seront accordées en faveur de la modernisation de la navigation intérieure et de la durabilité écologique.

*Slovaquie*

24. Les efforts se concentrent actuellement sur les activités visant à aider les exploitants de bateaux à moderniser leur flotte, principalement sous la forme d'un soutien financier. Il est prévu de mettre au point un mécanisme national d'aide à la modernisation des bateaux et au remplacement des moteurs afin de réduire les émissions.

25. En tant que partenaire du projet RIS COMEX, la Slovaquie mettra en œuvre les systèmes issus du projet, à savoir le portail EuRIS (European RIS), plateforme centrale européenne de services d'information fluviale, et le système CEERIS (Central and Eastern European Reporting Information System), plateforme électronique intelligente d'échange de

données sur le transport par voie navigable pour l'Europe centrale et orientale. L'Autorité slovaque des transports prépare le lancement d'une base de données nationale sur les équipages. En outre, la Slovaquie a adopté les nouveaux formulaires normalisés pour la navigation sur le Danube (formulaires DAVID), mis en place afin d'harmoniser les formulaires de déclaration utilisés par les pays riverains du Danube.

**v) Déploiement des services d'information fluviale**

*Bélarus*

26. À l'heure actuelle, il n'y a pas de services d'information fluviale sur les voies navigables intérieures du Bélarus, mais cette question est à l'étude. L'Administration publique des transports par voie navigable sera chargée des questions relevant de sa compétence en ce qui concerne le déploiement des SIF sur les voies navigables intérieures du pays.

*Belgique*

27. De Vlaamse Waterweg participe à plusieurs programmes et projets relatifs à la mise en œuvre des SIF :

- Plateforme VisuRIS : La plateforme, où sont rassemblées et publiées toutes les données relatives à la navigation intérieure, est entièrement opérationnelle et couvre toutes les voies navigables de Flandre. Le Port de Bruxelles l'utilise pour faciliter l'échange de données entre les différents acteurs. La plateforme VisuRIS a servi de base pour la mise au point du portail EuRIS dans le cadre du projet RIS COMEX ;
- Projets internationaux RIS COMEX, DIWA (transition numérique des voies de navigation intérieure) et DigiWave : Le projet DIWA est en cours, et De Vlaamse Waterweg joue un rôle de premier plan dans plusieurs sous-activités. Les résultats sont attendus en 2023 ;
- Nouvelles perspectives et préparatifs de l'édition 2022 des directives de l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN) sur les services d'information fluviale : De Vlaamse Waterweg joue le rôle de chef de file.

28. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, un projet de loi en cours d'examen vise à harmoniser la réglementation bruxelloise sur la réglementation flamande en ce qui concerne l'obligation d'échanger les données relatives au voyage avant le départ.

*Croatie*

29. Dans le cadre du projet de développement du système de marquage et de balisage des voies navigables de la République de Croatie, des investissements sont prévus pour améliorer le marquage et le contrôle des voies navigables en tenant compte de la situation actuelle et des solutions les plus récentes. Un marquage est effectué sur les voies navigables suivantes :

- Danube : du point kilométrique 1295,5 au point kilométrique 1433 ;
- Drave : du point kilométrique 0 au point kilométrique 198,6 ;
- Save : du point kilométrique 210,8 au point kilométrique 594 ;
- Kupa : du point kilométrique 0 au point kilométrique 5 ;
- Una : du point kilométrique 0 au point kilométrique 15.

30. Les investissements susmentionnés serviront aussi à mettre à niveau les logiciels et le matériel existants et à les compléter avec des dispositifs de contrôle des aides à la navigation, ainsi qu'à acquérir de nouvelles marques de navigation (bouées) équipées d'un système de navigation intégré, de feux de signalisation solaires et de sondeurs. Les deux baliseurs actuels, qui sont obsolètes, seront également remplacés dans le cadre de ces investissements.

*Slovaquie*

31. À l'issue du projet RIS COMEX, la Slovaquie envisage de participer au projet RIS COMEX II.

32. La mise en œuvre des services d'information fluviale en Slovaquie comporte plusieurs aspects :

a) Sur la section slovaque du Danube, 168,4 km sont équipés de SIF ;

b) L'Autorité des transports envoie des avis à la batellerie (NtS) conformément à la dernière version de la norme NtS 4.0. Avec ce service, il est possible d'afficher tous les types de messages NtS normalisés et de s'abonner pour les recevoir ;

c) L'utilisation de transpondeurs AIS<sup>3</sup> est obligatoire en Slovaquie depuis le 1<sup>er</sup> avril 2014 en application de la loi sur la navigation intérieure. L'infrastructure se compose de quatre stations de base AIS, qui couvrent l'intégralité de la section slovaque du Danube ainsi que des sections communes avec l'Autriche et la Hongrie. Les informations communiquées par les transpondeurs AIS embarqués sont transmises au centre SIF de Bratislava ou aux centres régionaux de Gabčíkovo, Komárno ou Štúrovo. Le prestataire des SIF est l'Administration publique de la navigation. Les données AIS sont également envoyées au portail EuRIS ;

d) Le système de SIF national permet la notification électronique des bateaux (ERI) conformément aux spécifications techniques définies dans le Règlement d'exécution (UE) 2019/1744 de la Commission du 17 septembre 2019. Après la mise en œuvre de la gestion des corridors de transit fondée sur les SIF et l'entrée en service de la plateforme CEERIS en septembre 2022, l'application nationale de notification électronique des bateaux sera progressivement abandonnée et la plateforme CEERIS deviendra le principal outil de notification électronique ;

e) Actuellement, les cartes électroniques de navigation produites conformément à la version 2.3 de la norme ECDIS Intérieur<sup>4</sup> sont publiées. Les cartes sont produites par SVP, l'entreprise slovaque de gestion des voies navigables, et sont disponibles sur le site Web de SVP<sup>5</sup>, sur le portail des services d'information sur les chenaux du Danube<sup>6</sup> et sur le portail EuRIS<sup>7</sup> ;

f) En tant que gestionnaire du registre des SIF (RIS Index) en Slovaquie, l'Autorité des transports est chargée de fournir « les données minimales prescrites à l'annexe I de la Directive 2005/44/CE. La dernière version du registre national des SIF date du 14 juin 2022. Elle est publiée sur le portail SlovRIS<sup>8</sup>.

**vi) Programmes et projets pilotes visant à développer la navigation automatisée, autonome et intelligente et à faciliter le passage au numérique**

*Belgique*

33. De Vlaamse Waterweg joue un rôle de chef de file en matière de navigation automatisée et entend préparer le terrain pour les entreprises qui s'engagent sur cette voie et, ainsi, contribuer à l'avenir de la navigation automatisée à des fins commerciales. La navigation automatisée permettra :

- D'améliorer l'efficacité des transports par voie navigable ;
- De faire face à la pénurie d'employés et d'inciter de nouveaux profils à rejoindre le secteur ;
- D'ouvrir de nouveaux débouchés et de nouveaux flux de marchandises ;

<sup>3</sup> Système d'identification automatique.

<sup>4</sup> Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure.

<sup>5</sup> [www.eurisportal.eu](http://www.eurisportal.eu).

<sup>6</sup> [www.danubeportal.com](http://www.danubeportal.com).

<sup>7</sup> [www.svp.sk/sk/uvodna-stranka/odstepne-zavody/oz-bratislava/riecne-informacne-sluzby/](http://www.svp.sk/sk/uvodna-stranka/odstepne-zavody/oz-bratislava/riecne-informacne-sluzby/).

<sup>8</sup> [www.slovrisk.sk/en/fairway-information/objects-reference-data-data-for-navigation/ris-index/](http://www.slovrisk.sk/en/fairway-information/objects-reference-data-data-for-navigation/ris-index/).

- De rendre le secteur plus respectueux de l'environnement et donc de contribuer à la réalisation du pacte vert pour l'Europe.

34. Le programme relatif à la navigation intelligente repose sur quatre piliers : a) des bateaux intelligents, b) des infrastructures intelligentes, c) des données intelligentes et d) une réglementation intelligente.

#### *Slovaquie*

35. Le Ministère slovaque des transports et de la construction est membre du conseil consultatif du projet PLATINA 3 et formule des observations sur les résultats des activités menées dans le cadre du projet.

### **vii) Réduire l'âge moyen de la flotte, prévenir la pollution par les bateaux, réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants et améliorer l'efficacité énergétique du transport par voie navigable**

#### *Bélarus*

36. Au total, la flotte des organisations bélarussiennes du secteur des transports par voie navigable était composée de 547 bateaux à la fin de l'année 2021, à savoir :

- 403 bateaux de transport et de renfort ;
- 144 bâtiments de chantier auxiliaires pour les travaux de génie civil sur les voies navigables.

Environ 94 % des bateaux de cette flotte ont plus de 30 ans.

37. La réduction de l'âge moyen de la flotte bélarussienne passe par la modernisation des bateaux, qui permet de prolonger de 20 à 25 ans leur durée de service. À l'heure actuelle, il n'y a pas de nouveau bateau en construction au Bélarus, mais des projets d'élaboration de documents de conception de bateaux sont en cours. Par exemple, fin 2021, un dessin conceptuel et un projet technique ont été réalisés pour un bateau non motorisé, d'une jauge brute de 2 300 tonnes, destiné au transport de diverses cargaisons.

38. Les questions relatives à la prévention de la pollution par les bateaux sont à l'étude. En 2020, le Ministère des transports et des communications de la République du Bélarus a communiqué au secrétariat la liste mise à jour des stations de réception pour la collecte des déchets provenant de bateaux sur le territoire bélarussien, et ces informations ont été intégrées dans l'additif à la résolution n° 21.

39. S'agissant de la réduction des émissions provenant des moteurs et de l'amélioration de l'efficacité énergétique des transports par voie navigable, des travaux sont en cours, dans le cadre du programme bélarussien de modernisation de la flotte, afin de remplacer les moteurs de propulsion et les groupes électrogènes à moteur diesel par des systèmes plus efficaces sur le plan énergétique. Des recherches sont menées dans le domaine des carburants de remplacement et des systèmes de propulsion innovants pour la flotte intérieure.

#### *Belgique*

40. La Belgique est fermement déterminée à promouvoir la protection de l'environnement, et en particulier des eaux dans le cadre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI).

- Partie A du Règlement d'application (Déchets huileux et graisseux) : En juin 2022, la Conférence des Parties contractantes a adopté un amendement à l'article 2.02 visant à harmoniser les normes de collecte des déchets huileux et graisseux et à assurer un meilleur contrôle de ces flux de déchets.
- Partie B du Règlement d'application (Déchets liés à la cargaison) : En juin 2022, la Conférence des Parties contractantes a adopté un amendement aux dispositions introductives de l'appendice III (Standards de déchargement) de la CDNI. En application de cette mise à jour, qui est immédiatement entrée en vigueur, les eaux de



précipitation et de ballastage peuvent désormais être traitées de la même façon que les eaux de lavage.

- Les nouvelles dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide constituent un sujet important pour les Parties à la CDNI. L'entrée en vigueur de cet amendement majeur à la Convention représentera une véritable avancée en faveur de la protection de l'environnement. La procédure de ratification est en cours en Belgique, en France et en Suisse.

41. Les différentes parties concernées (autorités fluviales, autorités portuaires et autres acteurs) unissent leurs efforts afin d'élaborer un pacte vert pour la navigation intérieure en Flandre. Il s'agit d'un partenariat public-privé entre les différents acteurs intervenant dans les transports par voie navigable. Au moyen d'objectifs communs, de mesures réalistes et d'engagements concrets, les partenaires visent à parvenir à une navigation intérieure plus respectueuse de l'environnement d'ici à 2030. L'objectif général est de rendre le secteur plus écologique en Flandre, en particulier grâce à la réduction des émissions provenant des moteurs. Parmi les objectifs stratégiques figure également l'amélioration continue de l'efficacité énergétique du transport par voie navigable.

42. Deux mesures d'aide ont été lancées en 2018 pour rendre la flotte plus respectueuse de l'environnement. La première, qui s'est achevée à la fin de l'année 2020, avait pour but de faciliter l'installation de nouveaux moteurs conformes à la norme Stage V sur les bateaux de petite taille. La seconde, en vigueur jusqu'à fin 2022, vise à faciliter l'installation de systèmes de traitement aval.

43. Rendre les transports plus respectueux de l'environnement fait partie du plan de transition économique de la Région de Bruxelles-Capitale, qui fixe comme objectifs d'atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050 et de réorienter toutes les aides publiques et incitations économiques vers des entreprises exemplaires sur le plan écologique d'ici à 2030. Le Port de Bruxelles participe également à la création d'un label décerné aux entreprises de logistique neutres en carbone dans la zone portuaire. En octobre 2019, le Port de Bruxelles a accueilli une manifestation intitulée « Green Inland Shipping », coorganisée par la Commission européenne, faisant la promotion de l'électricité et de l'hydrogène pour « la propulsion des bateaux à l'avenir.

#### *Slovaquie*

44. Verejné prístavy (Ports publics) prévoit la construction d'une installation de collecte des déchets pour les menues embarcations dans la zone du port de Bratislava afin de permettre aux menues embarcations de plaisance de s'avitailier en carburant de façon moderne et écologique en évitant les déversements d'hydrocarbures. Si l'installation de collecte des déchets est combinée à une station de soutage, l'intégration du coût de l'élimination des déchets dans le prix du carburant incitera les exploitants de bateaux à utiliser les capacités de l'installation.

45. Verejné prístavy envisage de construire une infrastructure d'alimentation électrique à terre pour les bateaux, le but étant de raccorder les bateaux au réseau électrique terrestre afin qu'ils n'aient plus besoin de produire de l'électricité à bord lorsqu'ils sont à quai. Cette infrastructure contribuera à réduire le bruit et à éliminer les émissions nocives.

46. Verejné prístavy prévoit la construction d'un terminal d'avitaillement en carburant de remplacement. Cette proposition s'appuie sur le document stratégique présentant le plan directeur pour Bratislava, dans lequel il était proposé de construire un terminal d'avitaillement en carburant de remplacement pour les bateaux afin de remplacer les huiles lourdes. Au moment où l'idée a germé, le gaz naturel liquéfié (GNL) était considéré comme le principal carburant de remplacement pour le transport par voie navigable. Toutefois, compte tenu de l'apparition de l'hydrogène comme autre solution pour décarboner le transport, une discussion d'experts est en cours pour définir une stratégie relative à l'introduction des carburants de remplacement dans le transport par voie navigable.

## **B. Faire en sorte que l'infrastructure des voies navigables résiste aux changements climatiques**

### **viii) Mesures et plans d'action visant à faciliter l'adaptation du secteur aux changements climatiques et assurer l'opérabilité de la navigation intérieure**

#### *Bélarus*

47. Le climat influe directement sur le niveau de l'eau des voies navigables intérieures. L'Administration publique des transports par voie navigable publie un bulletin récapitulant les informations opérationnelles sur l'état des voies navigables biélorussiennes qui sont communiquées chaque jour par les entreprises publiques chargées des voies d'eau. Les données annuelles sur le débit et l'état des eaux de surface du Bélarus figurent dans le cadastre des eaux établi par le centre public d'hydrométéorologie, de lutte contre la pollution radioactive et de surveillance de l'environnement (Belhydromet). Pour ce qui est de faciliter l'adaptation du secteur des transports par voie navigable aux changements climatiques et d'assurer l'opérabilité des bateaux, des études scientifiques sont en cours.

#### *Belgique*

48. Les conséquences économiques des périodes de basses eaux en Flandre sur le secteur du transport par voie navigable et sur la chaîne logistique ont fait l'objet d'une récente étude qui a montré que, selon la durée et la gravité de l'épisode, les pertes économiques pouvaient aller de 10 à 200 millions d'euros. En 2020, le Blue Deal, un plan pluriannuel de lutte contre la sécheresse et la pénurie d'eau, a été lancé dans la Région flamande. Des investissements sont consacrés à la construction d'une station de pompage devant permettre de maintenir un niveau d'eau suffisant dans les voies navigables durant les périodes de sécheresse, ainsi que d'éviter les fuites pendant les travaux de réparation des écluses. Le Port de Bruxelles participe à une campagne de réflexion ayant pour but l'élaboration d'un nouvel outil visant à faciliter les échanges entre tous les acteurs de la Région de Bruxelles-Capitale lorsque des mesures de surveillance et de suivi doivent être prises en cas de conditions météorologiques extrêmes susceptibles de perturber la navigation.

#### *Slovaquie*

49. En août 2021, le Ministère de l'environnement de la République slovaque a établi un plan d'action pour la mise en œuvre de la stratégie d'adaptation aux changements climatiques. Parmi les objectifs du plan figurent la protection, la gestion et l'utilisation des ressources en eau. Le but est de renforcer la capacité d'adaptation du pays dans ce domaine grâce à une meilleure gestion de l'eau, laquelle représente un enjeu majeur face aux changements climatiques, tout en améliorant la sécurité de la population et en protégeant les infrastructures critiques et les paysages, notamment au moyen d'une réforme de l'aménagement des paysages et de la modification de la loi sur l'eau. Lors de l'élaboration de ce plan d'action, le Ministère de l'environnement a pris en compte le plan d'action visant à lutter contre les effets de la sécheresse et de la pénurie d'eau (H2Odnota je voda), adopté en mars 2018.

### **ix) Progrès dans la construction de voies navigables, la réhabilitation des chenaux et les plans d'entretien des cours d'eau internationaux et de leurs affluents navigables**

#### *Bélarus*

50. La République du Bélarus compte 2 135,2 km de voies navigables servant au transport de marchandises et de passagers, dont 1 252,1 km où la profondeur est garantie. La voie navigable E 40 traverse le territoire biélorussien en passant par le canal du Dniepr au Boug, qui s'étend sur 205 km et comprend 11 écluses ouvertes à la navigation. Conformément aux obligations qu'impose au Bélarus l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale, les travaux visant à éliminer les goulets d'étranglement sur la voie navigable E 40 se sont poursuivis entre 2016 et 2020 avec la reconstruction d'ouvrages d'art sur la partie orientale du canal du Dniepr au Boug, dans le cadre du programme national

de développement du secteur des transports pour la période 2016-2020. L'écluse n° 3 Ragodochtch a été mise en service en 2019 une fois les travaux de reconstruction achevés ; s'agissant de l'écluse n° 2 Pereroub, la documentation conceptuelle et budgétaire a été élaborée et les travaux de reconstruction sont en cours.

#### *Slovaquie*

51. Le Danube est le seul fleuve international qui traverse la Slovaquie. En Slovaquie, le Danube est un fleuve transfrontalier, qui se compose d'un segment frontalier avec l'Autriche de 7,5 km, d'un segment national de 22,5 km et d'un segment frontalier avec la Hongrie de 142 km. Le plan directeur de rénovation et d'entretien du chenal du Danube et de ses affluents navigables, établi au titre du domaine prioritaire 1a de la Stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube, se fonde sur la déclaration sur l'entretien de l'infrastructure des voies navigables du Danube et de ses affluents, adoptée par la réunion des ministres du Danube tenue à Luxembourg le 7 juin 2012. Le plan directeur met en évidence les besoins au niveau national et définit les mesures devant être prises à moyen terme pour que les conditions soient harmonisées et stables dans les chenaux du Danube et de ses affluents, conformément au cadre juridique international en vigueur et aux objectifs fixés en la matière dans le domaine prioritaire susmentionné. Sa réalisation passe par un large éventail de projets nationaux et transnationaux. La Slovaquie était partenaire du plus important projet transnational, FAIRway Danube (juillet 2015-décembre 2021). Le projet de réaménagement de l'écluse de Gabčíkovo est l'une des activités prévues dans le plan directeur.

### **C. Promouvoir l'intérêt commercial du secteur et accroître sa compétitivité**

#### **x) Programmes financés par l'État en faveur du développement du transport par voie navigable**

#### *Bélarus*

52. Les activités relatives au développement du transport par voie navigable sont financées à l'aide du fonds extrabudgétaire d'investissement centralisé du Ministère des transports et des communications et du budget public de la République du Bélarus et font partie des programmes publics quinquennaux du Ministère :

- Programme national de développement du secteur des transports de la République du Bélarus pour la période 2016-2020 ;
- Programme national relatif au secteur des transports pour la période 2021-2025.

#### *Slovaquie*

53. Le programme opérationnel pour une infrastructure intégrée (OPII) a été approuvé par la Commission européenne le 28 octobre 2014. Il s'agit du document de programmation que la République slovaque a établi afin d'obtenir une aide financière de l'Union européenne pour la période 2014-2020 dans les domaines des transports et des technologies de l'information et des communications (amélioration de l'accès à ces technologies, de leur utilisation et de leur qualité). Au titre de ce programme, un budget de 34 662 353 €, cofinancé par l'Union européenne et par le budget national, a été alloué à des projets de développement, de modernisation et de reconstruction des infrastructures des chenaux sur le Danube et à des projets de modernisation et de développement des infrastructures du port public de Bratislava.

54. Le programme opérationnel pour la Slovaquie (Program Slovensko, P SK) a été approuvé par le Gouvernement slovaque le 1<sup>er</sup> juillet 2022. Il s'agit du document de programmation de la République slovaque, dans lequel il est précisé comment les fonds accordés par l'Union européenne pour la période 2021-2027 seront utilisés en vue d'atteindre les objectifs établis dans cinq domaines prioritaires : science, recherche et innovation ; efficacité énergétique et décarbonation ; transport ; adaptabilité et accessibilité du marché du travail ; modernisation des régions. Des mesures visant à améliorer la qualité des services

fournis sur les voies navigables du Danube et de la Váh sont prévues dans le domaine prioritaire 3, relatif aux transports, au titre de l'objectif 3.1 (développer un réseau transeuropéen de transport (RTE-T) intermodal intelligent, sûr, durable et résilient face aux aléas climatiques).

**xi) Programmes de sensibilisation et de formation visant à promouvoir la modernisation de la flotte et le respect de l'environnement, utilisation de simulateurs, mesures visant à attirer du personnel dans le secteur, à améliorer les conditions de travail et les conditions sociales du personnel et à accroître la mobilité des équipages**

*Bélarus*

55. Les organisations bélarussiennes du secteur du transport par voie navigable comptent au total 1 606 employés. La formation du personnel qualifié dans le secteur de la navigation intérieure est assurée de manière permanente par les établissements ci-après :

- Université technique nationale du Bélarus (BNTU) ;
- Université d'État des transports du Bélarus (BelGUT) ;
- Collège industriel d'État de Svietlahorsk.

*Belgique*

56. Dans la Région flamande, aucun programme de sensibilisation et de formation visant à promouvoir la modernisation de la flotte, le respect de l'environnement et l'innovation n'a encore été mis au point, mais les normes du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) relatives à la navigation écologique ont été intégrées au cursus général des programmes de formation. À ce jour, un simulateur a été approuvé pour la sensibilisation, la formation et les examens<sup>9</sup>. En ce qui concerne les politiques générales, un groupe de travail interdépartemental consacré à l'amélioration de la qualité de la main-d'œuvre dans le secteur a été mis sur pied. À cet égard, des exigences très souples ont été fixées pour l'admission des personnes venant d'une autre profession qui choisissent de suivre un programme de formation en navigation intérieure. En outre, le Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen (KBV) travaille activement à l'élaboration d'un plan visant à attirer davantage de jeunes dans ce secteur, dans le cadre d'un programme de subvention entre le Gouvernement flamand et KBV ayant pour objet d'améliorer les connaissances et compétences professionnelles du personnel.

57. La Région de Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles participent, par l'intermédiaire du Pôle Formation Emploi Logisticity, à la promotion des métiers de la batellerie auprès des jeunes de Bruxelles. La formation des futurs bateliers est assurée dans le cadre d'un partenariat avec le Forem, le service public de l'emploi et de la formation professionnelle en Wallonie.

58. La reconnaissance des qualifications professionnelles est régie par la Directive (UE) 2017/2397 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

*Croatie*

59. Afin d'aider les jeunes intéressés par l'acquisition de connaissances professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure, des bourses d'études peuvent être accordées sur concours aux lycéens des établissements participants. L'application de la Directive (UE) 2017/2397 permettra d'accroître la mobilité des équipages et de définir des normes communes relatives aux qualifications professionnelles.

<sup>9</sup> <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2022-06/List%20of%20approved%20simulators%20Article%2021.pdf>.

*Slovaquie*

60. À l'heure actuelle, il n'existe pas en Slovaquie de cursus scolaire ou de programme de formation portant sur la modernisation de la flotte et le respect de l'environnement. Le département des transports par voie navigable de l'Université de Žilina possède un simulateur servant à préparer les étudiants qui suivent le cursus sur l'exploitation et l'économie du transport par voie navigable. Toutefois, ce simulateur n'est pas normalisé conformément à la Directive (UE) 2017/2397. Le Ministère slovaque des transports et de la construction, en coopération avec les établissements secondaires et les universités intéressés, organise chaque année une manifestation consacrée aux études dans le domaine des transports. Cependant, le nombre d'étudiants choisissant le cursus sur la navigation intérieure est très faible depuis longtemps. Les parties concernées ont convenu d'organiser début 2023 une manifestation visant à promouvoir les études et les emplois dans le secteur des transports par voie navigable.

61. Le Ministère slovaque des transports et de la construction entretient un dialogue social actif avec des représentants du syndicat des travailleurs du secteur de la navigation intérieure et du syndicat des transports, de la poste et des télécommunications.

62. La transposition des Directives (UE) 2017/2397 et 2016/1629 dans la législation nationale et leur application progressive font partie des mesures les plus importantes visant à accroître la mobilité des équipages et à améliorer la reconnaissance des certificats des bateaux et des membres d'équipage.

---