



## 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

###### Soixantième session

Genève, 16-18 février 2022

## Rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur sa soixantième 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-cinquième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 2 de l'ordre du jour).....	8–11	4
IV. Atelier « Prevention of Pollution from Inland Waterway Vessels and Greening of the Inland Water Transport Sector » (point 3 de l'ordre du jour) .....	12–35	4
V. Infrastructure des voies navigables (point 4 de l'ordre du jour) .....	36–46	9
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale .....	36–42	9
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E.....	43–46	10
VI. Proposition relative à une nouvelle classification des voies navigables européennes (point 5 de l'ordre du jour) .....	47–51	10
VII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour).....	52–67	11
A. Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révision 6).....	52–56	11
B. Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2).....	57–62	12



C.	Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21, révisée).....	63–67	12
VIII.	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 7 de l'ordre du jour).....	68–76	13
A.	Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables, annexe à la résolution n° 58.....	68–71	13
B.	Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe intéressant les services d'information fluviale.....	72–73	13
C.	Autres activités visant à promouvoir le développement des services d'information fluviale en Europe.....	74–76	14
IX.	Glossaire du transport par voie navigable (point 8 de l'ordre du jour).....	77–79	14
X.	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 9 de l'ordre du jour).....	80–82	15
XI.	Navigation de plaisance (point 10 de l'ordre du jour).....	83–87	15
XII.	Thème général de la soixante et unième session du Groupe de travail (point 11 de l'ordre du jour).....	88	16
XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....	89–92	16
A.	Projets en cours du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports.....	89–91	16
B.	Manifestations organisées dans le cadre du projet PLATINA 3.....	92	17
XIV.	Adoption du rapport (point 13 de l'ordre du jour).....	93–94	17

## 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 ou le SC.3/WP.3) a tenu sa soixantième session du 16 au 18 février 2022. Celle-ci s'est tenue sous forme hybride, à savoir en présentiel au Palais des Nations, à Genève, et à distance sur la plateforme Zoom, avec une interprétation simultanée en anglais, français et russe.
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Roumanie, Slovaquie, Tchèque et Ukraine.
3. Ont également participé à la session des représentants des organisations intergouvernementales suivantes : Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA), Commission du Danube et Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save). La Commission européenne était représentée. Des délégations du Conseil maritime international et de la mer Baltique (BIMCO), de l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA) et de l'Union européenne des transports fluvio-maritimes (ERSTU) ont aussi participé à la réunion. Les délégations suivantes étaient aussi présentes, à l'invitation du secrétariat : Centre d'expertise et d'innovation pour la navigation intérieure (EICB), European Institute for Energy Research (EIFER), FIER Automotive, Free Boating Association, Institut de biologie de l'Université de Leiden, Institut de recherche maritime des Pays-Bas, Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Grande école d'ingénieurs JUNIA (Lille, France), Pro Danube International, Solarwaterworld AG et Voyex.
4. M. F. Dionori, Chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique, a ouvert la session. Il a accueilli les participants, leur a souhaité de fructueux travaux et les a informés de la mise au point de la plateforme d'apprentissage en ligne LearnITC en partenariat avec le Centre international de formation de l'Organisation internationale du Travail.
5. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-neuvième session (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/118, par. 90 et 91), M. I. Ignatov (Bulgarie) a présidé la soixantième 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.3/119 ; document informel SC.3/WP.3 n° 1 (2022)

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire, sous réserve des modifications apportées lors de la session : a) le point 11 de l'ordre du jour a été modifié en tant que « Thème de la soixante et unième session du Groupe de travail » ; et b) le point 12 de l'ordre du jour « Questions diverses » a été complété par les alinéas a) « Projets en cours du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports » et b) « Manifestations organisées dans le cadre du projet PLATINA 3 ». L'ordre du jour a été complété par le document informel SC.3/WP.3 n° 1/Rev.1 (2022) pour que les documents informels SC.3/WP.3 n°s 2 à 10 soient pris en compte.
7. Conformément à la pratique établie, il a été convenu que seules les principales décisions figureraient dans le projet qui serait établi par le secrétariat et dont il serait donné 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. L'ensemble des exposés présentés serait diffusé aux délégations après la session.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/215 ; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/1

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-cinquième session (3-5 novembre 2021), à savoir l'adoption : a) de la sixième révision du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) en tant que résolution n° 102 ; b) de l'amendement n° 3 aux Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2) en tant que résolution n° 103 ; c) des amendements à l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu), à l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes du réseau des voies navigables E (résolution n° 49, révision 2) et à la liste des installations de réception pour le transfert des déchets produits à bord des bateaux sur les voies navigables européennes ; et d) de la brochure « River Information Services in the Region of the Economic Commission for Europe » (Services d'information fluviale dans la région de la Commission économique pour l'Europe).

9. Le Groupe de travail a pris note du projet de questionnaire sur la mise en œuvre de la Déclaration ministérielle de Wrocław (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/1), fondé sur les Recommandations sur le suivi de la mise en œuvre de la Déclaration, adoptées par le SC.3 à sa soixante-troisième session. Sur proposition du Président, le Groupe de travail a décidé de supprimer le dernier paragraphe de la section A du projet de questionnaire figurant en annexe du document de travail et a approuvé le questionnaire.

10. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de distribuer le questionnaire aux États membres après la session.

11. Le Groupe de travail a décidé d'inscrire ce point à l'ordre du jour de sa soixante et unième session.

### IV. Atelier « Prevention of Pollution from Inland Waterway Vessels and Greening of the Inland Water Transport Sector » (point 3 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/2 ;  
documents informels SC.3/WP.3 n°s 3 à 6 (2022)

12. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-neuvième session, l'atelier intitulé « Prevention of pollution from inland waterway vessels and greening of the inland water transport sector » (Prévention de la pollution par les bateaux de navigation intérieure et écologisation du secteur des transports par voies navigables) s'est tenu le 16 février 2022. Cet atelier était axé sur divers aspects de la prévention de la pollution par les bateaux de navigation intérieure et de la réduction de leur impact environnemental : a) le cadre législatif de la gestion des déchets générés par l'exploitation des bateaux ; b) la modernisation et l'écologisation de la flotte fluviale ; c) l'amélioration des performances écologiques des ports ; d) la prévention de la pollution par le bruit généré par les bateaux ; et e) les étapes ultérieures et autres questions pertinentes.

13. Le secrétariat a ouvert l'atelier. Les principaux intervenants ont été M<sup>me</sup> M. Wolska et M. A. Verduyn (Commission européenne), M<sup>me</sup> M. Abdul Kadir (IRENA), M. M. Csukás (FIER Automotive), M. C.-F. Berthon (EIFER), M. M. Quispel (EICB), M. W. Leenders (Voyex), M. A. Aitouche (JUNIA), M. T.-D. Schultze (Solarwaterworld AG), M<sup>me</sup> R. Matzalik Florescu (Pro Danube International), M. H. Slabbekoorn (Institut de biologie, Université de Leiden), M. T. Lloyd (Institut de recherche maritime des Pays-Bas) et M. S. Kanurnyi (Commission du Danube).

14. M<sup>me</sup> Wolska a commencé par présenter la politique de l'Union européenne visant à soutenir le secteur de la navigation intérieure dans sa transition vers un mode de transport sans émissions. Conformément aux objectifs de l'Europe climatiquement neutre énoncés dans la communication sur le pacte vert pour l'Europe et dans la stratégie pour une mobilité durable et intelligente, l'un des deux objectifs fondamentaux du plan d'action NAIADES III 2021-2027 était un cheminement irréversible vers des bateaux de navigation intérieure sans aucune émission<sup>1</sup>. L'oratrice a mis l'accent sur les mesures visant à encourager les investissements dans les technologies sans émissions et sans déchets pour les navires et les ports de navigation intérieure et a souligné les travaux en cours sur : a) un nouveau règlement relatif au déploiement d'infrastructures de carburants de substitution ; b) des normes harmonisées concernant les carburants de substitution ; et c) des dispositions techniques pour les piles à combustible à bord des bateaux de navigation intérieure par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

15. Dans son exposé, M<sup>me</sup> Abdul Kadir a souligné les principales conclusions au sujet des voies de décarbonation du secteur de la batellerie à l'échéance 2050, telles qu'elles figuraient dans le rapport publié par l'IRENA en 2021<sup>2</sup>. Ce rapport était axé sur l'analyse des carburants renouvelables, les mesures nécessaires pour décarboner le secteur du transport maritime international à l'horizon 2050, dans la recherche d'un moyen de rester compatible avec l'objectif de limiter l'augmentation de la température mondiale à 1,5 °C. Actuellement, le secteur de la batellerie était responsable d'environ 3 % des émissions mondiales annuelles de gaz à effet de serre (GES). Parmi les principales mesures proposées pour le secteur en vue de réduire de 80 % les émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2050 figuraient : a) le rôle croissant des carburants électriques et des biocarburants ; b) l'amélioration de l'efficacité énergétique des bateaux ; et c) les changements d'activité sectorielle tels que la réduction de la demande de pétrole et l'économie circulaire. L'oratrice a décrit les activités de mise en œuvre de ces mesures et a formulé des recommandations sur la manière d'accroître l'ambition de décarbonation dans le domaine des politiques, des stratégies des parties prenantes, de la recherche et du développement, de l'innovation et des investissements.

16. MM. Verduyn et Csukás ont présenté un exposé sur l'Observatoire européen des carburants alternatifs<sup>3</sup>, un portail Web de la Commission européenne destiné à soutenir le processus de mise en œuvre de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour les carburants alternatifs<sup>4</sup>. Lorsqu'il serait pleinement opérationnel, l'Observatoire fournirait des informations sur les carburants de substitution en Europe, des données complètes pour tous les modes de transport, le suivi et l'application des politiques et comprendrait une plateforme de connaissances à l'intention des autorités publiques et une section d'information à l'intention des consommateurs. La première phase du projet, qui concernait le transport routier, avait été achevée, la deuxième phase, qui concernait le transport maritime et fluvial, était en cours, et la troisième phase traiterait du transport ferroviaire et aérien. En ce qui concernait les voies navigables, des informations seraient disponibles sur : a) la flotte de bateaux fonctionnant avec des carburants de substitution ; b) les données statiques et dynamiques sur les infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants de substitution ; et c) les projets expérimentaux et de démonstration. Les intervenants ont invité toutes les délégations à coopérer en matière de collecte de données.

17. Les perspectives d'utilisation de l'hydrogène comme carburant pour les bateaux de navigation intérieure ont été mises en évidence dans l'exposé de M. Berthon, coordonnateur du projet de l'Initiative communautaire Interreg H2SHIPS – System-based solutions for H2-fuelled water transport in North-West Europe (Solutions systémiques pour un transport fluvial fonctionnant à l'hydrogène en Europe du Nord-Ouest)<sup>5</sup>. Il a souligné le potentiel de l'hydrogène vert pour la transition énergétique dans le secteur de la batellerie et pour l'atténuation de la pollution atmosphérique, des émissions nocives, des gaz à effet de serre et du bruit. Il a ensuite évoqué des solutions technologiques possibles pour le stockage et

<sup>1</sup> Voir ECE/TRANS/SC.3/2021/1.

<sup>2</sup> [www.irena.org/publications/2021/Oct/A-Pathway-to-Decarbonise-the-Shipping-Sector-by-2050](http://www.irena.org/publications/2021/Oct/A-Pathway-to-Decarbonise-the-Shipping-Sector-by-2050).

<sup>3</sup> <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/>.

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014L0094&from=FR>.

<sup>5</sup> <https://www.nweurope.eu/projects/project-search/h2ships-system-based-solutions-for-h2-fuelled-water-transport-in-north-west-europe/>.

l'utilisation de l'hydrogène à bord des bateaux de navigation intérieure. Le projet H2SHIPS visait à démontrer la faisabilité technique et économique du ravitaillement et de la propulsion à l'hydrogène pour la batellerie et à déterminer les conditions de la réussite de son entrée sur le marché, notamment un cadre réglementaire favorable, les partenariats, une stratégie d'investissement et un écosystème local durable. Les résultats du projet comprenaient des projets expérimentaux de bateaux fonctionnant à l'hydrogène dans les ports d'Amsterdam, d'Ostende (Belgique) et de Paris, et des rapports d'étape étaient déjà disponibles sur le site Web du projet.

18. L'exposé de M. Quispel était consacré au système d'indice d'étiquetage concernant la performance énergétique et les résultats d'émission des bateaux de navigation intérieure dans le cadre du projet PLATINA 3. Le système, qui concernait tous les bateaux commerciaux sur les voies navigables européennes, y compris les bateaux de transport de marchandises et de passagers et les équipements flottants, avait été élaboré en même temps que les critères de sélection techniques de la taxinomie des bateaux de navigation intérieure, ainsi qu'une méthodologie d'indice énergétique de l'Union européenne destinée à évaluer les niveaux d'intensité de carbone des bateaux. L'orateur a donné un aperçu des plans et concepts existants et s'est concentré sur les méthodologies et les niveaux proposés, de la propulsion des bateaux (niveau A) à l'efficacité du service multimodal porte-à-porte (niveau E). Il a conclu par des recommandations et la présentation des étapes futures ; en particulier, des discussions étaient nécessaires avec la Commission européenne, les commissions fluviales, les gouvernements nationaux, les autorités portuaires, les chargeurs et les transitaires et d'autres parties prenantes importantes. Les premiers résultats du projet étaient attendus pour la fin de 2022.

19. M. Leenders a pris la suite en évoquant l'utilisation de l'hydrogène pour une navigation intérieure sans émissions, à l'aide des technologies de liquides organiques porteurs d'hydrogène (LOHC). Dans son exposé, il a souligné les avantages des LOHC pour le secteur de la batellerie en termes de sécurité, de coûts et de faisabilité technique, ainsi que les possibilités d'application pour le transport fluvial, le transport maritime à courte distance et pour d'autres utilitaires lourds. Cette technologie avait été utilisée dans le projet conjoint d'une île solaire flottante pour le ravitaillement des navires en hydrogène par les sociétés Voyex et SolarDuck. L'essai d'un prototype d'île solaire flottante avait eu lieu sur le Waal près d'IJzendoorn (Pays-Bas) en 2021.

20. Les technologies novatrices visant à réduire les polluants émis par les moteurs à combustion interne ont été abordées dans l'exposé de M. Aitouche, coordonnateur du projet Interreg Europe du Nord-Ouest « RIVER – Non-Carbon River Boat Powered by Combustion Engines » (Bateau fluvial propulsé par des moteurs à combustion interne sans émission de carbone)<sup>6</sup>. Ce projet visait à réduire les émissions polluantes des moteurs diesel, conformément à la législation de l'Union européenne relative aux engins mobiles non routiers, au moyen : a) d'une nouvelle technologie basée sur l'oxycombustion et le captage et le stockage du carbone dans les bateaux de navigation intérieure ; et b) de la transformation chimique du CO<sub>2</sub> provenant des émissions des moteurs en produits pharmaceutiques, matières plastiques synthétiques et autres produits, par exemple l'acide formique. Le projet comprendrait des essais de la technologie d'oxycombustion sur un bateau existant au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à l'été 2022, des essais à petite échelle de transformation du CO<sub>2</sub> en biosolvant et une étude de faisabilité pour un grand bateau.

21. Dans son exposé, M. Schultze a fait part de l'expérience de Solarwaterworld AG et des étapes importantes qui avaient été franchies dans la construction de bateaux à énergie solaire, notamment : a) la première station pour bateaux solaires en 1995 ; b) un prototype de catamaran à énergie entièrement solaire pour la traversée de l'Atlantique en 2006 ; et c) le premier bateau de location à énergie solaire pour 60 personnes en 2009, qui était toujours en service. Actuellement, la flotte de Solarwaterworld AG se composait d'environ 20 bateaux d'excursions journalières à Berlin et comprenait des embarcadères. L'orateur a mentionné les avantages des navires à énergie solaire et a mis en avant des projets de navires

<sup>6</sup> [www.nweurope.eu/projects/project-search/river-non-carbon-river-boat-powered-by-combustion-engines/](http://www.nweurope.eu/projects/project-search/river-non-carbon-river-boat-powered-by-combustion-engines/).

à énergie solaire pour passagers et des projets de modernisation de navires avec des panneaux solaires pour le Moyen-Orient (Dubai) et l'Afrique.

22. M<sup>me</sup> Matzalik Florescu a présenté un exposé sur les projets et initiatives dans la région du Danube concernant le développement des infrastructures portuaires, l'amélioration de la performance environnementale des ports et le renforcement de la coopération entre les ports. L'initiative politique « Green Deal for Danube River Transport », lancée par Pro Danube en 2016, avait créé un cadre politique et commercial visant à améliorer l'efficacité et la performance environnementale du système de transport fluvial danubien. L'oratrice a mentionné le projet GRENDEL (Green and Efficient Danube Fleet)<sup>7</sup> et a poursuivi avec les projets suivants : a) DAPhNE (Danube Ports Network) ; b) DIONYSUS (Integrating Danube Region into Smart and Sustainable, Multimodal and Intermodal Transport Chains) ; c) GROwPORT (Green Container Terminal in the Port of Constanta as Access to the Danube Region) ; et d) d'autres projets pertinents avec les parties prenantes de la région du Danube. Parmi les objectifs et les résultats du projet DAPhNE, elle a mis l'accent sur les recommandations visant à mesurer et améliorer les performances environnementales des ports intérieurs et sur la plateforme Danube Ports Network, qui avait été lancée en juillet 2018.

23. Un exposé sur la prévention de la pollution sonore subaquatique a ensuite été présenté. MM. Slabbekoorn et Lloyd ont présenté les principales conclusions du projet Saturn – Developing Solutions to Underwater Radiated Noise (Élaborer des solutions au bruit parasite subaquatique). M. Slabbekoorn a décrit l'impact du bruit subaquatique produit par les bateaux sur la faune aquatique et a mentionné les installations et outils d'essai permettant d'évaluer l'impact du bruit des bateaux dans les zones portuaires. M. Lloyd a poursuivi en présentant des solutions techniques visant à atténuer le bruit généré par les bateaux et des situations gagnant-gagnant permettant de réduire à la fois les émissions de gaz à effet de serre et le bruit parasite subaquatique. Dans le secteur maritime, les travaux sur la réduction du bruit sous-marin des navires commerciaux étaient en cours sous les auspices de l'OMI, mais cette question nécessitait une étude plus approfondie pour les bateaux de navigation intérieure. L'orateur a souligné la nécessité de ces travaux pour le secteur de la navigation intérieure, en particulier pour les hélices fortement chargées et en termes de mesures du son en eau peu profonde.

24. Dans son exposé, M. Kanurnyi a décrit les progrès récents et les activités en cours de la Commission du Danube dans le domaine de la prévention de la pollution : a) le projet révisé de recommandations concernant l'organisation de la collecte des déchets des bateaux naviguant sur le Danube ; b) l'examen du modèle de financement de la collecte des déchets des bateaux et l'évaluation de son efficacité ; et c) les informations actualisées sur les stations de réception sur le Danube. En ce qui concernait la modernisation et l'écologisation de la flotte, la Commission du Danube avait établi une plateforme de travail pour l'élaboration et la mise en œuvre de mesures visant à améliorer l'efficacité énergétique de la flotte et la réduction des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants nocifs. La plateforme était conforme au pacte vert pour l'Europe, au Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) et s'appuyait sur les projets GRENDEL et PLATINA 3.

25. Le secrétariat a présenté au Groupe de travail les documents transmis par la Plateforme européenne du transport par voie navigable (documents informels SC.3/WP.3 n<sup>os</sup> 3, 4 et 6 (2022)) :

- Position of the European Federation of Inland Ports, Inland Navigation Europe and the inland waterway transport sector on the alternative fuels infrastructure regulation<sup>8</sup> ;
- Reaction of the inland navigation sector on the Guidelines for state aid for climate, environmental protection and energy 2022 ;

<sup>7</sup> Voir ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/8.

<sup>8</sup> Proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil.

- Inland waterway transport position on the Fit for 55 Package<sup>9</sup> and the proposal for a new energy taxation directive<sup>10</sup>.

26. Les exposés ont été suivis de questions et de points à approfondir sur les différents aspects de l'utilisation des carburants de substitution, l'énergie solaire sur les bateaux de navigation intérieure et le réseau des ports du Danube. La Commission du Danube, EIFER, IRENA, JUNIA, Pro Danube International, Solarwaterworld AG et le secrétariat y ont pris part. Les participants ont été invités à répondre à un questionnaire à choix multiples.

27. La majorité estimait qu'en matière de pollution de l'environnement par les bateaux de navigation intérieure et de navigation fluviomaritime les problèmes les plus urgents à régler étaient :

- La pollution des eaux par les bateaux de navigation intérieure (68 %) ;
- Les émissions de gaz à effet de serre (59 %) ;
- Le rejet des eaux de ballast (50 %) ;

Le bruit émis par les bateaux et le transport de marchandises dangereuses figuraient également parmi les axes pertinents de lutte contre la pollution imputable à la navigation.

28. Les réponses faisaient apparaître que l'écologisation de la flotte fluviale passait par :

- Le passage aux carburants de substitution, aux sources d'énergie renouvelables et aux technologies novatrices (73 %) ;
- L'amélioration de l'efficacité énergétique (64 %) ;
- La mise en œuvre de stratégies écologiques de gestion de la flotte (55 %) ;
- L'innovation et des améliorations dans le domaine de la conception des bateaux, de façon à remplacer les carburants fossiles par d'autres sources d'énergie (50 %) ;
- L'encouragement de l'investissement en faveur des bateaux à émissions de carbone nulles et des sources d'énergie renouvelables (50 %).

29. Pour une transition en douceur du secteur vers un mode de transport sans émissions, il était capital :

- De développer les infrastructures destinées aux sources d'énergie de substitution (73 %) ;
- De mettre en place des stratégies internationales appropriées et coordonnées (59 %) ;
- De faciliter la mise en service de bateaux dans lesquels seraient prises en compte les mesures et les techniques de décarbonation (59 %) ;
- De disposer de financements suffisants (59 %) ;
- D'élaborer des normes et des règles pertinentes (45 %).

30. Parmi les autres mesures mentionnées figuraient la politique des « ports verts » et la numérisation du secteur. Les répondants ont souligné que : a) toutes les mesures devraient être correctement coordonnées et introduites en temps opportun ; et b) des préférences et un soutien financier seraient souhaitables pour les propriétaires de bateaux à émissions nulles afin d'assurer la faisabilité économique de ce mode de transport.

31. On considérait que le cadre réglementaire international actuel ne répondait pas complètement aux besoins du secteur en matière de décarbonation et d'écologisation de la flotte de navigation intérieure (64 %). Au chapitre des normes et des règles à élaborer dans un avenir proche, il était question de dispositions propres à faciliter la transition vers des sources d'énergie de substitution, l'utilisation de l'hydrogène et la réduction du bruit émis par les bateaux. Il était également estimé souhaitable, au besoin, de compléter les

<sup>9</sup> [www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/package-fit-for-55](http://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/package-fit-for-55).

<sup>10</sup> Proposition de directive du Conseil restructurant le cadre de taxation des produits énergétiques et de l'électricité de l'Union (refonte).



réglementations existantes en adoptant des dispositions visant à rendre le secteur plus écologique.

32. On était d'avis qu'il était nécessaire, pour améliorer les systèmes et mesures prévus pour la collecte, le traitement et la gestion des déchets découlant de l'exploitation des bateaux :

- D'améliorer la disponibilité des stations de collecte des déchets en service le long des voies navigables (77 %) ;
- De mieux contrôler les rejets illégaux de déchets dans les voies d'eau (77 %) ;
- D'adopter des stratégies visant à réduire la production de déchets à bord des bateaux (50 %) ;
- De mettre en place un système harmonisé de collecte et de livraison séparées des types de déchets (50 %) ;
- D'améliorer l'information sur les installations de réception des déchets (45 %).

33. Les mesures actuelles de réduction du bruit émis par les bateaux étaient estimées efficaces par 49 % des personnes ayant répondu. Certains ont jugé qu'il était nécessaire de les renforcer et de les appliquer davantage.

34. Au nom du Groupe de travail, le Président a souligné la pertinence de ce sujet pour le Groupe et a remercié les intervenants pour leurs excellents exposés.

35. Sur proposition du Président, le Groupe de travail a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour de sa soixante et unième session.

## **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 ; ECE/TRANS/SC.3/2021/2

36. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que des informations actualisées sur l'intention de pays d'adhérer à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) n'étaient pas encore disponibles.

37. Le Groupe de travail a encouragé les États membres qui n'avaient pas encore adhéré à l'AGN à le faire.

38. Le Groupe de travail a également pris note des informations communiquées par M. Wyrowski, secrétaire du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), à savoir la demande dudit Groupe tendant à organiser en 2022 une table ronde conjointe entre le WP.24 et le SC.3 sur la facilitation de l'harmonisation entre l'AGN et le Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable, et un atelier consacré à l'examen des possibilités de développement du transport par conteneurs sur les voies navigables.

39. Pour donner suite à la proposition de la Belgique, le secrétariat a précisé que les objectifs de la table ronde seraient :

- D'assurer l'harmonisation entre les deux accords ;
- De souligner l'importance du rôle des voies navigables dans le transport intermodal et la pertinence du Protocole à l'AGTC pour le développement coordonné du transport par voies navigables et par conteneurs ;
- De promouvoir le Protocole à l'AGTC et augmenter le nombre de Parties contractantes.

40. Le Groupe de travail a appuyé la proposition du secrétariat et a décidé d'organiser une manifestation conjointe avec le WP.24 sur l'harmonisation de l'AGN et du Protocole à l'AGTC, ainsi qu'un atelier sur le développement du transport par conteneurs sur les voies de navigation intérieures à l'occasion de la soixante-sixième session du SC.3.

41. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de prendre contact avec les Parties contractantes des deux instruments afin d'assurer le bon déroulement de la manifestation.

42. Le Président a rappelé au Groupe de travail la proposition d'amendement à l'AGN présentée par le secrétariat à la soixante-cinquième session du SC.3 (document ECE/TRANS/SC.3/2021/2) et a invité les Parties contractantes à l'AGN à envisager d'éventuelles modifications de l'Accord.

## **B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E**

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 ; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/3

43. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que l'amendement n° 4 au Livre bleu était disponible sur le site Web de la CEE.

44. Le Groupe de travail a pris note des principaux résultats du projet d'extension de l'EMMA<sup>11</sup> (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/3), établis par le secrétariat conformément à la décision prise par le Groupe à sa cinquante-neuvième session (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/118, par. 47).

45. M. A. Gehlhaar (Institut de l'économie de la navigation et de la logistique, Brême (Allemagne)) a présenté un exposé sur les résultats de l'application Web interactive ELIAS, basée sur des cartes, développée dans le cadre du projet d'extension de l'EMMA. L'objectif d'ELIAS était d'améliorer la gestion du trafic et des transports dans la région de la mer Baltique en combinant les données des services d'information fluviale avec le flux de trafic. L'orateur a décrit les fonctions et l'architecture d'ELIAS, a souligné le rôle de l'application en tant que guichet unique pour les informations sur le trafic et a mentionné les possibilités d'utiliser cette méthode dans d'autres régions d'Europe. La Fédération de Russie a commenté les résultats des projets Smart Fairway à Saimaa (Finlande) et ELIAS et a souligné leur pertinence pour les SIF.

46. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les améliorations envisageables en ce qui concernait la présentation et le contenu du Livre bleu. Il a décidé de poursuivre le débat sur la question à sa soixante et unième session, dans l'objectif de soumettre des recommandations au SC.3 pour la quatrième révision du Livre bleu, prévue en 2023. Les délégations ont été invitées à communiquer leurs propositions au secrétariat pour la soixante et unième session du Groupe de travail.

## **VI. Proposition relative à une nouvelle classification des voies navigables européennes (point 5 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* TRANS/SC.3/131 ; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/4

47. Pour donner suite à la décision prise par le SC.3 à sa soixante-cinquième session d'examiner la proposition communiquée par l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN), ayant trait à une nouvelle classification des voies navigables européennes, le Groupe de travail a commencé à étudier la question en s'appuyant sur le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/4.

<sup>11</sup> Projet visant à améliorer la mobilité du fret et la logistique dans la région de la mer Baltique en renforçant le transport fluvial et fluviomaritime et en encourageant de nouveaux services de transport international par bateau.

48. Il a pris note des informations communiquées par les délégations au sujet de la participation au groupe informel d'experts, comme suite à la décision prise par le SC.3 (document ECE/TRANS/SC.3/215, par. 45).

49. Le Groupe de travail a pris note des observations sur la proposition relative à une nouvelle classification des voies navigables européennes formulées par les délégations au cours de la session.

50. Les délégations suivantes ont confirmé leur participation au groupe informel d'experts : Allemagne, Belgique, Fédération de Russie, Pays-Bas, Pologne et Tchéquie.

51. Le Groupe de travail a débattu de l'objectif du groupe informel d'experts et des résultats qui en étaient attendus. Suite aux propositions de la Belgique et de la Fédération de Russie, il a décidé que : a) l'objectif serait convenu par le groupe informel à sa première réunion ; b) les réunions se tiendraient en ligne ; et c) la langue de travail du groupe serait l'anglais.

## **VII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour)**

### **A. Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révision 6)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.6 ; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/5 ; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/6

52. Le Groupe de travail a noté que la sixième édition révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) avait été publiée et qu'une version en ligne était disponible dans les trois langues de travail sur le site Web de la CEE.

53. Il a examiné le projet de questionnaire élaboré aux fins de l'actualisation du document relatif à l'application du CEVNI par les États membres et les commissions fluviales (document sur l'état d'avancement de la révision du CEVNI) (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/5). La Fédération de Russie a souligné l'importance de la collecte d'informations au moyen du questionnaire pour la mise à jour du chapitre 9 du CEVNI et a proposé de supprimer le paragraphe 19 du projet de questionnaire. La Commission du Danube a mentionné le débat en cours sur la langue qui devrait être utilisée dans les communications par radio entre les stations de bateau et les stations côtières sur le Danube ; la Fédération de Russie a complété ces informations et a proposé d'examiner cette question au niveau de la CEE essentiellement dans le contexte de l'identification des bateaux depuis la côte, de suivre à cet égard les dispositions de l'Arrangement régional concernant les radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (RAINWAT) et de revenir sur ce débat à un stade ultérieur. Le Groupe de travail a approuvé le projet de questionnaire à titre préliminaire, sous réserve des propositions de modifications susmentionnées, et a demandé au secrétariat de le soumettre au SC.3 à sa soixante-sixième session

54. Le Groupe de travail a examiné la liste des questions en suspens après l'adoption de la sixième révision du CEVNI (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/6). La Fédération de Russie a proposé d'apporter à la liste les modifications suivantes : a) supprimer la révision éventuelle de la disposition du CEVNI relative à la gamme de fréquences recommandée pour les signaux sonores ; et b) reporter le débat concernant le terme « licence de station de bateau ». Le Groupe de travail a accepté les modifications proposées et a décidé de transmettre la liste au Groupe d'experts du CEVNI.

55. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par la Commission du Danube en ce qui concernait : a) les progrès réalisés dans la révision des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) ; et b) la proposition d'un projet de modèle de registre des eaux usées à inclure en tant que nouvelle annexe aux Recommandations relatives à l'organisation de la collecte des déchets des bateaux naviguant sur le Danube, qui serait examinée lors de la prochaine réunion d'experts des déchets produits par les bateaux, prévue le 4 mars 2022.

56. Le Groupe de travail a décidé que la première réunion du Groupe d'experts du CEVNI postérieurement à l'adoption de la révision 6 du CEVNI pourrait se tenir en 2023.

## **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

57. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen des éléments suivants : a) un nouveau projet de chapitre « Dispositions particulières pour la propulsion électrique des bateaux » à l'annexe de la résolution n° 61 (documents ECE/TRANS/SC.3/2020/7 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/3) ; et b) des propositions d'amendement fondées sur les dispositions de l'édition 2021 de l'ES-TRIN (documents ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/7 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/16).

58. La Fédération de Russie a fait savoir qu'elle n'avait pas d'observations à formuler sur le projet de chapitre intitulé « Dispositions particulières pour la propulsion électrique des bateaux » (document ECE/TRANS/SC.3/2020/7) et a proposé de l'approuver à titre préliminaire. En ce qui concernait les propositions d'amendement figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/7, la Fédération de Russie a estimé qu'il était possible de les approuver à titre préliminaire, mais elle a indiqué que, dans le processus d'harmonisation, les dispositions relatives à l'ES-TRIN ne devraient pas prévaloir sur l'annexe à la résolution n° 61 en raison de la portée paneuropéenne de celle-ci. Elle a fait référence aux résultats de l'analyse comparative de la directive (UE) 2016/1629, de l'ES-TRIN et de l'annexe à la résolution n° 61, présentés lors de la cinquante-cinquième session du Groupe de travail en juin 2019 (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 56) et a demandé au secrétariat d'en tenir compte dans la suite des travaux.

59. La Commission du Danube a indiqué qu'à sa quatre-vingt-neuvième session, elle avait recommandé à ses États membres d'appliquer la norme ES-TRIN, qui avait été mise en œuvre par la majorité d'entre eux, mais que certains continuaient d'appliquer les recommandations de la Commission concernant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, qui étaient fondées sur l'annexe à la résolution n° 61. La Commission a souligné qu'il était important de poursuivre les travaux d'harmonisation de la résolution n° 61 avec l'ES-TRIN. Le Président a complété ces renseignements.

60. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de poursuivre les travaux d'harmonisation de l'annexe à la résolution n° 61 avec l'ES-TRIN.

61. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir un texte récapitulatif en langue russe de l'édition de 2021 de l'ES-TRIN.

62. La Fédération de Russie a proposé d'envisager une actualisation de la résolution n° 15 basée sur l'ES-TRIN en ce qui concernait la terminologie appliquée aux barges de navires et les possibilités offertes aux navires transportant des barges. Le Groupe de travail a convenu d'inclure cette question dans ses travaux futurs.

## **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

63. Le Groupe de travail a noté que l'amendement 1 à l'appendice de la résolution n° 21 était disponible sur le site Web de la CEE.

64. Le Groupe de travail a noté que les ajouts ou modifications à la liste des installations de réception pour le transfert des déchets produits à bord des bateaux n'étaient pas encore disponibles.

65. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de la proposition relative à une catégorisation supplémentaire des déchets produits à bord des bateaux de navigation intérieure (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/29) à ses futures sessions.

66. Le Groupe de travail a pris note des informations sur les travaux en cours de la Commission du Danube dans ce domaine, en particulier la carte interactive des installations de réception pour le transfert des déchets produits à bord des bateaux naviguant sur le Danube, disponible sur le site Web de la Commission.

67. La Commission de la Save a mis les participants au courant des informations actualisées sur les installations de réception pour la collecte des déchets générés à bord des bateaux naviguant sur la Save. Le Président a invité la Commission à transmettre ces informations au secrétariat pour une éventuelle actualisation de l'appendice de la résolution n° 21, révision 2.

## **VIII. 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 7 de l'ordre du jour)**

### **A. Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables, annexe à la résolution n° 58**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1 et Amend.1 ;  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/9 ;  
document informel SC.3/WP.3 n° 2 (2022)

68. Le Groupe de travail a pris note des informations relatives à l'adoption de la directive G1166 « Services de trafic maritime (VTS) en eaux intérieures » par l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) en décembre 2021 (document informel SC.3/WP.3 n° 2 (2022)), et de la déclaration connexe de l'AISM remise par le secrétariat concernant : a) l'adoption de la résolution A.1158(32) « Directives pour les services de trafic maritime » à la trente-deuxième session de l'Assemblée de l'OMI ; b) la méthode utilisée par l'AISM dans la directive sur les services de trafic maritime en eaux intérieures ; c) les avantages que présenterait l'alignement de la résolution n° 58 sur la directive de l'AISM ; et d) l'intention de l'AISM de poursuivre une coopération étroite avec la CEE à l'avenir.

69. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les principales différences entre la résolution n° 58 et la directive G1166 de l'AISM. La Fédération de Russie a complété ces informations et soumis des observations concernant le rôle des directives de l'AISM pour les voies navigables, la contribution de la CEE au document et quelques considérations préliminaires pour la future révision de la résolution n° 58.

70. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de se renseigner auprès de l'AISM sur la possibilité de faire publier la directive G1166 en tant que document de travail pour sa soixante et unième session.

71. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de commencer à réviser la résolution n° 58 en coopération avec les États membres intéressés et, si possible, de lui soumettre une proposition pour sa soixante et unième session.

### **B. Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe intéressant les services d'information fluviale**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.4 ; ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.2 ;  
ECE/TRANS/SC.3/198/Rev.1 ; ECE/TRANS/SC.3/199/Rev.1

72. Le Groupe de travail a échangé des opinions sur d'éventuelles activités visant à maintenir la pertinence des résolutions pour les services d'information fluviale, en tant

qu'instruments vivants. Il a appuyé les propositions visant à : a) aligner les résolutions relatives aux SIF sur le Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS) ; et b) aligner le Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (résolution n° 90) sur les mises à jour des résolutions relatives aux SIF. Le Président a déclaré qu'il serait opportun d'établir la traduction russe de l'ES-RIS et a demandé au secrétariat d'étudier cette possibilité.

73. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par la Commission du Danube concernant la décision, prise à sa quatre-vingt-seizième session, de publier des informations sur les interruptions prévues de la navigation sur le Danube au moyen d'avis à la batellerie normalisés.

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

74. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de la date de publication prévue de la brochure intitulée « River Information Services in the Region of the Economic Commission for Europe » (Services d'information fluviale dans la région de la Commission économique pour l'Europe).

75. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par la Fédération de Russie concernant le développement des SIF sur les voies navigables russes, y compris les éléments suivants : a) application des résolutions relatives aux SIF ; b) disponibilité des services prévus par le concept SIF sur les voies navigables E et aspects particuliers de l'application des SIF dans les bassins fluviaux de la Sibérie et de l'Extrême-Orient ; c) disponibilité de centres de gestion du trafic ; d) caractéristiques d'application des dispositions relatives aux SIF, en particulier la terminologie ; et e) perspectives d'harmonisation des règlements existants fondés sur les normes maritimes pertinentes avec les dispositions paneuropéennes relatives aux SIF.

76. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de l'exposé présenté à l'assemblée générale lors de la semaine CESNI SIF qui s'était tenue en ligne du 14 au 18 décembre 2021. La semaine CESNI SIF suivante se tiendrait à Berlin du 27 juin au 1<sup>er</sup> juillet 2022.

## **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 ; document informel SC.3/WP.3 n° 18 (2021)

77. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat en ce qui concernait les progrès accomplis dans l'élaboration du Glossaire du transport par voie navigable.

78. Le Groupe de travail a pris note de la proposition de la Fédération de Russie concernant les améliorations possibles à introduire dans le projet. Il a accepté la proposition du secrétariat de supprimer du projet le chapitre 2 « Droit international » et le chapitre 10 « Automatisation et numérisation » ; la Fédération de Russie a déclaré que certains des termes pourraient être inclus dans le chapitre 4 « Transport de marchandises et de passagers, documents de transport ».

79. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de publier le projet pour sa soixante et unième session.

## **X. 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 9 de l'ordre du jour)**

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

80. Le Groupe de travail a pris note de la poursuite des travaux d'harmonisation de la résolution n° 31 avec la directive (UE) 2017/2397 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure, le Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN). Le secrétariat a indiqué que ce travail nécessiterait une analyse détaillée et une démarche plus systématique et devrait viser à élaborer des recommandations sur la manière de surmonter les obstacles existants ; cette question a été incluse, entre autres, dans le projet intitulé « Comparative analysis of technical prescriptions on European inland waterways to increase the efficiency and safety of inland water transport in the UNECE region » (Analyse comparative des prescriptions techniques sur les voies navigables européennes en vue d'accroître l'efficacité et la sécurité du transport par voie navigable dans la région de la CEE), approuvé par le Comité exécutif (EXCOM) à sa 120<sup>e</sup> réunion, tenue le 26 janvier 2022.

81. Le Groupe de travail a pris note de l'information fournie par la Commission du Danube concernant la décision de reconnaître jusqu'au 17 janvier 2032 les certificats de qualification du personnel des bateaux naviguant sur le Danube, délivrés par les États membres de la Commission qui ne sont pas membres de l'Union européenne.

82. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur : a) la date limite de transposition de la directive (UE) 2017/2397 dans le droit national des pays membres de l'Union européenne ; et b) la brochure intitulée « Qualifications professionnelles en navigation intérieure – la nouvelle législation européenne », publiée par la Plateforme européenne du transport par voie navigable. Le secrétariat a indiqué que la Plateforme européenne du transport par voie navigable avait encouragé les États membres de l'Union européenne à transposer la directive dans leur droit national.

## **XI. Navigation de plaisance (point 10 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4 ; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/7 ; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/8

83. Le Groupe de travail a pris note des informations suivantes concernant l'état actuel de la résolution n° 40 : a) il n'avait pas reçu de nouveaux spécimens du certificat international de conducteur de bateau de plaisance depuis la soixante-cinquième session du SC.3 ; et b) pour répondre à la préoccupation relative à la reconnaissance de ce certificat exprimée par la Croatie à la soixante-cinquième session du SC.3 (document ECE/TRANS/SC.3/215, par. 85), toutes les informations pertinentes avaient été transmises à la Croatie.

84. La Fédération de Russie a souligné l'importance de la navigation de plaisance pour la création d'un cadre de vie harmonieux et a exprimé l'espoir que l'expérience du Bélarus serait utile pour lever les obstacles à l'acceptation de la résolution n° 40 par la Fédération de Russie dans le cadre du processus d'intégration entre les deux pays.

85. Le secrétariat a en outre informé le Groupe de travail qu'un cours d'apprentissage en ligne sur le certificat international de conducteur de bateau de plaisance serait bientôt lancé dans les trois langues de travail sur la plateforme d'apprentissage en ligne LearnITC.

86. Le Groupe de travail a pris note des résultats des cinquième et sixième réunions du groupe de travail informel de la navigation de plaisance (10 et 11 février 2020, Genève, et 2 novembre 2021, en ligne) et a noté les progrès réalisés dans l'élaboration du catalogue de questions destinées à éprouver la connaissance du CEVNI par les plaisanciers (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/7).

87. Le Groupe de travail a examiné une proposition de catalogue de questions destinées à éprouver la connaissance du CEVNI par les plaisanciers, élaborée par le groupe de travail informel de la navigation de plaisance (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/8), et l'a approuvée sous réserve des modifications suivantes proposées par le Président :

- La durée de l'examen sera de 60 minutes ;
- Pour réussir l'examen, il faudra répondre correctement à au moins 25 questions sur un total de 30 ;
- Pendant l'examen, les candidats pourront consulter le texte du CEVNI ou les règlements de police pertinents.

## **XII. Thème général de la soixante et unième session du Groupe de travail (point 11 de l'ordre du jour)**

88. Sur proposition du secrétariat, appuyée par la Belgique, la Fédération de Russie et la Roumanie, le Groupe de travail a décidé que le thème de sa soixante et unième session serait « Vers un réseau de voies navigables E modernes, durables et résilientes », conformément à la recommandation de principe n° 1 du Livre blanc sur les progrès, les succès et l'avenir du transport durable par voie navigable.

## **XIII. Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)**

### **A. Projets en cours du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports**

*Document(s) :* ECE/TRANS/2022/20

89. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les activités actuelles du groupe consultatif multidisciplinaire des mesures en matière de transport face à la crise du COVID-19, et en particulier du document sur la gestion internationale des imprévus en tant qu'instrument permettant d'accroître la résilience des systèmes de transport intérieur face aux chocs extérieurs (document ECE/TRANS/2022/20), établi conjointement par les secrétariats du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique et du SC.3 pour la quatre-vingt-quatrième session du Comité des transports intérieurs. Dans ce document sont proposées les recommandations faites par le groupe consultatif et les éventuelles mesures de suivi de la CEE dans le domaine des transports intérieurs.

90. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur les mises à jour du projet relatif aux indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN), en particulier l'atelier de formation en ligne organisé conjointement par la CEE et la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) le 6 décembre 2021, qui portait sur l'évolution récente des transports par voie navigable en Europe, la classification des cours d'eau dans la zone septentrionale du Paraguay et les possibilités de transport par voie navigable dans la région de la CEPALC.

91. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les activités actuelles du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport. Le secrétariat a rappelé au Groupe de travail que le Groupe d'experts l'avait invité à remplir les questionnaires sur l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures pour les voies navigables et les ports intérieurs, car ces informations étaient essentielles pour achever le rapport du Groupe d'experts. Les pays qui ne l'avaient pas encore fait ont été invités à communiquer leurs réponses aux questionnaires sur l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport pour les voies de navigation intérieure et les ports avant la fin du mois de mars 2022.



## **B. Manifestations organisées dans le cadre du projet PLATINA 3**

92. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat au sujet du projet PLATINA 3, financé par l'Union européenne. Ce projet avait débuté en janvier 2021 avec pour objectif principal de fournir la base de connaissances aux fins de la mise en œuvre du pacte vert pour l'Europe, dans la perspective de la poursuite du développement du plan d'action NAIADES III à l'horizon 2030. La plateforme qui serait élaborée devait servir de catalyseur afin de sensibiliser et d'impliquer les parties prenantes, et de favoriser l'assimilation des résultats des projets et initiatives nationaux et européens concernés. Le projet portait sur quatre thèmes prioritaires :

- Intégration et numérisation du transport par voie navigable en vue du transfert modal et de la synchronodalité ;
- Une flotte sans aucune émission, automatisée et résiliente aux changements climatiques ;
- Une main-d'œuvre qualifiée qui anticipe sur la flotte sans aucune émission et automatisée ;
- Des infrastructures fluviales et portuaires intelligentes et résilientes aux changements climatiques, dotées de points d'approvisionnement en énergie propre.

Les résultats du projet ont été mis en lumière lors de manifestations spéciales : pour l'étape 1, les 7 et 8 avril 2021 à Budapest ; pour l'étape 2, le 19 octobre 2021 à Strasbourg (France) ; et pour l'étape 3, les 10 et 11 février 2022 à Bruxelles.

## **XIV. Adoption du rapport (point 13 de l'ordre du jour)**

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

94. Conformément aux procédures spéciales de prise de décisions lors de réunions officielles avec participation à distance adoptées par le Comité exécutif le 5 octobre 2020, les décisions prises lors de la session seront diffusées à toutes les représentations permanentes à Genève pour approbation tacite sous un délai de soixante-douze heures par les délégations ayant participé à la session.

---