


**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**
**Soixante et unième session**

 Genève, 29 juin-1<sup>er</sup> juillet 2022

**Rapport du Groupe de travail de l'unification des  
prescriptions techniques et de sécurité en navigation  
intérieure sur sa soixante et unième 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. Application de la Déclaration ministérielle de Wrocław (point 2 de l'ordre du jour) .....	8–9	4
IV. Atelier « Towards a Modern, Sustainable and Resilient E Waterway Network » (Vers un réseau de voies navigables E moderne, viable et résilient) (point 3 de l'ordre du jour) .....	10–35	4
V. Infrastructure des voies navigables (point 4 de l'ordre du jour) .....	36–43	10
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale .....	36–40	10
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu) .....	41–43	10
VI. Proposition relative à une nouvelle classification des voies navigables européennes (point 5 de l'ordre du jour) .....	44–47	11
VII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour) .....	48–59	11
A. Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révision 6) .....	48–53	11
B. Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2) .....	54–56	12

\* Nouveau tirage pour raisons techniques (10 février 2023).



C.	Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21, révision 2).....	57–59	13
VIII.	Modernisation et écologisation du secteur du transport par voies navigables (point 7 de l'ordre du jour).....	60–63	13
IX.	Promotion des services d'information fluviale et des autres moyens informatiques dans le domaine de la navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour).....	64–73	14
A.	Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables, annexe à la résolution n° 58.....	64–68	14
B.	Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe intéressant les services d'information fluviale.....	69–71	14
C.	Autres activités visant à promouvoir le développement des services d'information fluviale en Europe.....	72–73	15
X.	Glossaire du transport par voie navigable (point 9 de l'ordre du jour).....	74–82	15
XI.	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 10 de l'ordre du jour).....	83–84	16
XII.	Navigation de plaisance (point 11 de l'ordre du jour).....	85–89	17
XIII.	Thème de la soixante-deuxième session du Groupe de travail (point 12 de l'ordre du jour).....	90	17
XIV.	Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour).....	91–93	17
A.	Vingt-cinquième anniversaire de l'Union européenne des transports fluviomaritimes.....	91–92	17
B.	Prochaines manifestations dans le secteur européen du transport par voie navigable.....	93	18
XV.	Adoption du rapport (point 14 de l'ordre du jour).....	94–95	18
Annexe			
	Déclaration de l'Ukraine au titre du point 10 de l'ordre du jour (par. 83 du rapport) .....		19

## I. Participation

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ci-après le Groupe de travail ou le SC.3/WP.3) a tenu sa soixante et unième session du 29 juin au 1<sup>er</sup> juillet 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 : Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, Hongrie, Pays-Bas, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Tchéquie et Ukraine.
3. Étaient représentées les organisations intergouvernementales suivantes : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et Commission du Danube. La Commission européenne était représentée. Des délégations du Conseil maritime baltique et international (BIMCO), de l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA), de l'Union européenne des transports fluvio-maritimes (ERSTU) et de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) ont aussi participé à la réunion. À l'invitation du secrétariat, des délégations des organisations suivantes ont également participé à la session : Canal and River Trust (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord), Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT), European Boating Industry, Free Boating Association, Rijkswaterstaat (Pays-Bas)<sup>1</sup>, Syndicat des marins de Russie et via donau.
4. M. F. Dionori, Chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique, a prononcé l'ouverture de la session. Il a accueilli les participants et leur a souhaité de fructueux travaux.
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 soixante et unième 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.3/121 ; document informel SC.3/WP.3 n° 7 (2022)

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/121) sous réserve des modifications apportées en cours de session : les alinéas a) « Vingt-cinquième anniversaire de l'Union européenne des transports fluvio-maritimes » et b) « Prochaines manifestations dans le secteur européen du transport par voie navigable » ont ainsi été ajoutés au point 13 de l'ordre du jour « Questions diverses ». L'ordre du jour a également été complété par le document informel SC.3/WP.3 n° 7 (2022) pour que les documents informels SC.3/WP.3 n° 8 à 16 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 distribué aux délégations après la session.

<sup>1</sup> Organe d'exécution du Ministère néerlandais des infrastructures et de la gestion de l'eau, chargé de promouvoir la sécurité, la mobilité et la qualité de vie ([www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)).

### III. Application de la Déclaration ministérielle de Wrocław (point 2 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/1

8. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par les délégations et le secrétariat concernant la collecte d'informations pour le questionnaire sur l'application de la Déclaration ministérielle de Wrocław, approuvé par le SC.3/WP.3 à sa soixantième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/1 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120, par. 9 et 10).

9. Le Groupe de travail a encouragé les États membres à communiquer au secrétariat les informations requises pour le 12 août 2022 (parties A « Mettre en place un cadre réglementaire solide visant à accroître l'efficacité des transports par voie navigable », B « Veiller à un bon équilibre entre tous les modes de transport, rationaliser les flux de marchandises et promouvoir la multimodalité » et C « Encourager la réalisation d'une flotte moderne et favoriser les innovations ») et pour le 16 septembre 2022 (parties D « Faire en sorte que l'infrastructure des voies navigables résiste aux changements climatiques » et E « Promouvoir l'intérêt commercial du secteur et accroître sa compétitivité »), au cas où elles ne seraient pas disponibles plus tôt.

### IV. Atelier « Towards a Modern, Sustainable and Resilient E Waterway Network » (Vers un réseau de voies navigables E moderne, viable et résilient) (point 3 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/9 ; documents informels SC.3/WP.3 n<sup>os</sup> 8 10, 11 et 14 (2022)

10. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa soixantième session, l'atelier consacré à la mise en place d'un réseau de voies navigables E moderne, viable et résilient s'est tenu le 29 juin 2022. L'atelier a porté sur : a) le suivi de l'application de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) ; b) les projets et initiatives d'infrastructure concernant les voies navigables européennes d'importance internationale ; c) les difficultés actuelles et les moyens de renforcer la résilience du réseau de voies navigables E ; d) les étapes à venir et les autres questions pertinentes.

11. Le secrétariat a ouvert l'atelier. Les principaux intervenants ont été les suivants : M. V. Dabrowski (Ministère des transports de la Tchéquie), M<sup>me</sup> V. Oganessian (Commission du Danube), M. L. Mihajlovic (Direction des voies navigables (PLOVPUT), Serbie), M. R. Soare (Administration fluviale du Bas-Danube, Roumanie), M<sup>me</sup> L. Karpatyova (via donau), M<sup>me</sup> M. Wolska (Commission européenne), M<sup>me</sup> N. Oonk-Abrahams et MM. G. Westdorp et M. Van Hengstum (Rijkswaterstaat), M. C. Barnett (Canal and River Trust) et M. R. Janssens, Secrétaire du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5).

12. M. Dabrowski a commencé par un exposé sur les projets d'infrastructure pour les voies navigables en Tchéquie, menés dans le cadre de la politique tchèque des transports pour la période 2021-2027, qui est assortie de prévisions pour la période allant jusqu'à 2050. Les réalisations les plus notables sur l'Elbe et la Vltava ont été : a) la protection des bateaux contre les crues, au moyen d'un réseau de ports et de postes d'accostage ; b) la modernisation de 26 sas d'écluse et la garantie d'une hauteur libre minimale de 5,25 m pour le passage sous les ponts sur l'Elbe ; c) la construction d'une nouvelle voie navigable de classe I de Hněvkovice à Česká Budějovice ; et d) la modernisation du canal Bata. M. Dabrowski a fait état du développement récent de la navigation de plaisance sur les petites voies navigables et d'un déclin continu du transport de marchandises par voie navigable, dû à l'instabilité des conditions de navigation. Il a fourni des informations détaillées sur les projets de modernisation du déversoir et de l'écluse de Děčín, et d'amélioration de la navigabilité de l'Elbe et de la Vltava, et a appelé l'attention sur les perspectives de développement de l'Elbe, fondées sur le traité relatif aux paramètres de la voie navigable de l'Elbe, signé par la Tchéquie et l'Allemagne le 20 juillet 2021.

13. Dans son exposé, M<sup>me</sup> Oganesian a souligné les principales conclusions du projet PLATINA 3 (Plateforme pour la mise en œuvre du plan d'action NAIADES III), mené dans le cadre de la tâche 4.4, « Obstacles à la mise en place des infrastructures et solutions proposées », et coordonné par le secrétariat de la Commission du Danube en tant qu'organe chef de file. Elle a fourni des informations générales sur ce projet et mis l'accent sur les obstacles recensés à la mise en place d'infrastructures de voies navigables. Elle a également abordé les conclusions du projet concernant les effets des changements climatiques sur le secteur d'activité, les solutions possibles et les mesures d'adaptation applicables au cadre réglementaire existant. Les principales catégories d'obstacles étaient : a) la complexité de la législation sur l'environnement ; b) le financement, les investissements et la planification financière ; c) les obstacles administratifs et réglementaires ; et d) le manque de personnel qualifié. Des recommandations relatives aux moyens d'aplanir les obstacles existants aux niveaux européen et national ont été élaborées pour chacune de ces catégories, du point de vue des administrations publiques, des organismes de financement et de l'ensemble du secteur.

14. M. Mihajlovic a présenté les projets d'infrastructure pour la période 2014-2024 menés par le Ministère de la construction, des transports et des infrastructures de la Serbie en vue de remettre sur pied le secteur du transport par voie navigable. Il a fait référence au plan opérationnel, qui comprend les principales activités dans les domaines des infrastructures fluviales, des ports et de la flotte, des services d'information fluviale (SIF), des équipages et d'autres éléments essentiels, ainsi qu'au plan d'étapes de la Serbie pour le transport par voie navigable. Il a mis l'accent sur les projets suivants : a) la modernisation des écluses de navigation Iron Gates I et II (2017-2021 et 2019-2023 respectivement) ; b) l'amélioration des opérations d'éclusement sur la Tisza (2020-2025) ; c) les travaux d'aménagement du lit du cours d'eau et de dragage sur six secteurs critiques pour la navigation sur le Danube et cinq secteurs critiques pour la navigation sur la Save (2017-2022 et 2018-2025 respectivement) ; d) l'introduction de la technologie d'aide à la navigation AIS (système d'identification automatique)<sup>2</sup> dans le système de marquage des chenaux (2017-2019) ; e) la construction du nouveau port de Belgrade et le renforcement des capacités des ports de Bogojevo, Sremska Mitrovica et Prahovo ; et f) d'autres projets.

15. L'exposé de M. Soare était consacré au projet FAST DANUBE<sup>3</sup>, qui vise à améliorer les conditions de navigation sur le secteur du Bas-Danube, commun à la Roumanie et à la Bulgarie. Les partenaires du projet sont l'Administration fluviale roumaine du Bas-Danube (chef de file du projet) et l'organisme d'exécution bulgare pour les travaux d'entretien du Danube et de recherche sur ce fleuve. Le principal objectif était de définir des solutions techniques pour la navigabilité et la sécurité des activités de transport sur ce secteur commun du Danube tout au long de l'année, conformément aux recommandations de la Commission du Danube. Ce projet a permis de conclure que des améliorations devaient être apportées dans deux zones comportant chacune six goulets d'étranglement. M. Soare a fourni des informations détaillées concernant les activités et les résultats du projet, la modélisation mathématique et les progiciels. La mise en application du projet a toutefois été entravée, en raison de son caractère transfrontalier, par divers obstacles liés aux procédures relatives à l'environnement. M. Soare a conclu son intervention en proposant des moyens de surmonter ces obstacles.

16. M<sup>me</sup> Karpatyova a apporté un complément d'information sur la question des projets d'infrastructure dans la région du Danube. Elle a ainsi donné un aperçu du projet de préparation des travaux de FAIRway 2 le long du corridor Rhin-Danube (juillet 2020-avril 2024)<sup>4</sup>. Ce projet, auquel participent l'Autriche, la Croatie et la Serbie, s'appuie sur les résultats du projet FAIRway Danube<sup>5</sup>. Il vise à : a) étudier les projets d'ingénierie fluviale intégrée du secteur du Danube commun à la Croatie et à la Serbie ; b) définir les prochaines étapes du développement du système de gestion des voies navigables transnationales (WAMOS) ; c) améliorer la coordination entre les parties prenantes ; et d) étudier les moyens d'améliorer les infrastructures publiques d'amarrage en Autriche, en Croatie et en Serbie. M<sup>me</sup> Karpatyova a fourni des informations détaillées sur chacune de ces activités, a souligné

<sup>2</sup> Système d'identification automatique.

<sup>3</sup> [www.fastdanube.eu](http://www.fastdanube.eu).

<sup>4</sup> <https://navigation.danube-region.eu/preparing-fairway-2-works-in-the-rhine-danube-corridor>.

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

le rôle du forum de collaboration pluridisciplinaire entre les parties prenantes établi dans le cadre du projet, et a décrit les principes de la coordination des parties prenantes, visant à améliorer les échanges d'informations entre les administrations fluviales et les entreprises du secteur.

17. L'exposé de M<sup>me</sup> Wolska portait sur la révision du règlement RTE-T<sup>6</sup>, l'accent étant mis sur le transport par voie navigable. M<sup>me</sup> Wolska a rappelé l'objectif principal de cette révision, qui était de contribuer aux objectifs du pacte vert pour l'Europe, de la stratégie pour une mobilité durable et intelligente et du plan d'action NAIADES III, en particulier pour ce qui concernait la neutralité climatique et l'augmentation de la part du transport de marchandises par voie navigable. Le sous-groupe d'experts de la Commission européenne sur les conditions de navigation satisfaisantes a élaboré des recommandations concernant les dispositions du règlement RTE-T révisé relatives aux infrastructures des voies navigables, ces recommandations étant fondées sur les caractéristiques du transport par voie navigable. M<sup>me</sup> Wolska a appelé l'attention sur les dispositions proposées pour la nouvelle version du règlement, relatives aux éléments suivants : les conditions de navigation satisfaisantes, les prescriptions minimales applicables aux voies navigables et les prescriptions complémentaires applicables aux bassins hydrographiques, le renforcement du rôle des coordinateurs européens, l'utilisation plus étendue des actes d'exécution, l'harmonisation des plans nationaux relatifs aux transports et aux investissements avec le règlement RTE-T, ainsi que d'autres questions pertinentes.

18. Les projets menés en Europe du Nord-Ouest ont été présentés dans l'après-midi du 29 juin. M. Westdorp a fait un exposé sur le projet BE GOOD (Building an Ecosystem to Generate Opportunities in Open Data), mené dans le cadre du programme INTERREG<sup>7</sup>. Ce projet novateur vise à rendre accessibles des informations relevant du secteur public et à les réutiliser et les exploiter pour mettre en place des services reposant sur l'utilisation de données dans le domaine des infrastructures et de l'environnement, ce qui permettra d'optimiser le budget risque et la performance des réseaux. Il a d'ores et déjà permis la mise en place de 11 nouveaux services, axés sur les données, permettant d'exploiter la valeur commerciale des informations relevant du secteur public en utilisant une nouvelle méthode axée sur la demande. Ces services sont fondés sur des dossiers de décision concernant des projets relatifs à divers modes de transport, notamment sur la gestion intelligente des écluses d'Eefde aux Pays-Bas, et ont permis de réduire sensiblement les coûts d'entretien des infrastructures. M. Westdorp a présenté le modèle théorique de la logistique intégrale pour sept modes de transport, a donné un aperçu des enseignements tirés et des avantages pour les différents groupes de parties prenantes, et a fait état des obstacles à la mise en application de méthodes d'entretien intelligentes.

19. Le projet Green WIN (Greener Waterway Infrastructure)<sup>8</sup>, qui relève également du programme INTERREG pour l'Europe du Nord-Ouest, a été présenté par M. Barnett, responsable du projet. Le partenariat mis en place dans ce cadre réunit des organisations de gestion des voies navigables, des universités, des organismes de service public et des experts des voies navigables de l'ensemble de la région. Le projet vise à réduire la consommation d'énergie et les émissions de carbone lors du pompage de l'eau dans les zones situées le long des cours d'eau et des canaux, en optimisant les technologies de pompage et en introduisant des systèmes de contrôle intelligents. M. Westdorp a présenté certains des résultats obtenus sur un banc d'essai de l'Université de Liège (Belgique) et a fait état des essais *in situ* menés sur 11 sites pilotes en France, en Irlande et au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ; les résultats sont attendus pour le printemps 2023. Les conclusions du projet ont servi à l'élaboration de l'outil de calcul « Greener Pumping Toolkit » (Boîte à outils pour un pompage plus écologique), qui permet d'évaluer les émissions de CO<sub>2</sub> provenant des pompes.

20. M. Van Hengstum a fait un exposé sur la transition numérique dans le domaine de la navigation intérieure. Il a présenté les résultats intermédiaires du projet DIWA (Masterplan Digitalization of Inland Waterways)<sup>9</sup>, un projet ayant des bénéficiaires multiples et visant à

<sup>6</sup> Réseau transeuropéen de transport.

<sup>7</sup> [www.nweurope.eu/projects/project-search/begood](http://www.nweurope.eu/projects/project-search/begood).

<sup>8</sup> [www.nweurope.eu/projects/project-search/greenwin-greener-waterway-infrastructure](http://www.nweurope.eu/projects/project-search/greenwin-greener-waterway-infrastructure).

<sup>9</sup> [www.masterplandiwa.eu](http://www.masterplandiwa.eu).

élaborer une stratégie de transition numérique dans le secteur du transport par voie navigable pour la période 2022-2032. Les pays participant à ce projet, qui est coordonné par Rijkswaterstaat, sont l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la France, et les Pays-Bas. Les travaux menés par les partenaires du projet portent sur les éléments suivants : a) une stratégie commune et intégrale en matière de transition numérique ; b) un plan d'étapes visant à aider les autorités responsables des chenaux à procéder à la transition numérique dans le secteur du transport par voie navigable ; et c) des scénarios de mise en œuvre tenant compte des conséquences aux niveaux technique, financier, organisationnel et opérationnel. Le projet s'appuie sur les résultats du projet RIS COMEX<sup>10</sup> et sur la plateforme de SIF européenne EuRIS<sup>11</sup>. M. Van Hengstum a mis l'accent sur les faits nouveaux sur les plans commercial et technologique, ainsi que sur les moyens de facilitation employés pour ce projet et les prochaines étapes.

21. M. Janssens a fait un exposé sur l'avancement des travaux du WP.5 concernant le financement du développement des infrastructures de transport, la mesure des performances des systèmes de transport et les données relatives aux infrastructures de transport appliquées aux voies navigables intérieures. Ces travaux ont porté notamment sur : a) l'Observatoire international des infrastructures de transport ; b) les indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables, disponibles dans les trois langues de travail et mis à l'essai en Géorgie, en Jordanie, au Kazakhstan, au Paraguay et en Serbie ; et c) les activités du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport, lequel a achevé son mandat, sachant toutefois qu'il reste difficile de comparer les données sur le transport par voie navigable avec celles des autres modes de transport intérieur, en raison des particularités de la navigation intérieure.

22. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat du point de vue de la Fédération européenne des ports intérieurs (FEPI) sur la proposition de la Commission européenne relative au règlement RTE-T révisé (document informel SC.3/WP.3 n° 14 (2022)).

23. Les exposés ont été suivis de questions et d'échanges au cours desquels des points à examiner plus avant ont été relevés. Les participants ont en outre été invités à répondre à un questionnaire à choix multiples.

24. Cinquante-deux pour cent des personnes ayant répondu au questionnaire étaient d'avis qu'en l'état actuel, le réseau de voies navigables E permettait de répondre à 60 % des besoins du secteur, tandis que 33 % d'entre elles estimaient qu'un tiers des besoins étaient satisfaits.

25. Les activités suivantes ont été jugées essentielles pour le développement du réseau de voies navigables E :

- La création de liaisons dans les secteurs où sont répertoriées des liaisons manquantes et l'élimination des goulets d'étranglement (82 % des personnes ayant répondu) ;
- L'amélioration de l'entretien des voies navigables et des infrastructures des voies navigables (64 %) ;
- La transition numérique pour les processus mis en œuvre dans ce secteur d'activité, le déploiement des SIF, la mise en place de la gestion des corridors au moyen des SIF et l'intégration avec d'autres modes de transport (59 %) ;
- L'amélioration de la navigation et de la gestion du trafic, la fourniture et l'échange de données, et la résilience face aux changements climatiques (50 %) ;
- La modernisation des infrastructures des voies navigables, la décarbonisation du secteur et la création d'infrastructures pour les carburants de remplacement (45 %).

26. En ce qui concerne les obstacles au développement des infrastructures, 73 % des personnes ayant répondu ont fait état de l'insuffisance des financements et des investissements, 50 % ont mentionné les obstacles administratifs, 41 % le manque de personnel qualifié, et 32 % les lacunes du cadre réglementaire et les obstacles à la planification et à la coordination des projets d'infrastructure. Il a également été indiqué que :

<sup>10</sup> Gestion des corridors pour les services d'information fluviale ; [www.riscomex.eu](http://www.riscomex.eu).

<sup>11</sup> [www.eurisportal.eu](http://www.eurisportal.eu).

a) une plus grande attention devrait être accordée aux aspects environnementaux des projets d'infrastructure ; b) pour les projets transfrontières, les tâches de planification et de coordination étaient entravées par les différences entre les réglementations nationales ; et c) en raison des obstacles existants, la réalisation des projets prenait plus de temps que prévu.

27. Les mesures ci-après, susceptibles de favoriser le développement du réseau de voies navigables E, ont été mentionnées :

- La réduction des écarts entre les pays ou entre les bassins hydrographiques en matière de développement des infrastructures des voies navigables (77 % des personnes ayant répondu) ; cela permettrait de parvenir à un même niveau de développement technique et opérationnel et un même niveau d'avancement de la transition numérique dans tout le réseau ;
- L'intégration des services, et des échanges de données avec d'autres modes de transport et prestataires de services logistiques, ainsi qu'une meilleure coordination entre les parties prenantes aux projets transfrontières (68 %) ;
- Des mesures visant à faire face aux situations d'étiage des cours d'eau européens (59 %) ;
- Une réorientation des priorités visant à accorder une plus grande importance aux changements dans la répartition des marchandises transportées par voie navigable (55 %).
- Une réorientation des priorités visant à accorder une plus grande importance aux changements climatiques dans le cadre de la planification des projets d'infrastructure, et aux actions visant à accroître la visibilité des besoins et des projets d'infrastructure afin d'attirer les financements nécessaires (36 %).

28. Les éléments ci-après, jugés les plus utiles pour la transition numérique s'appliquant aux processus d'activité du secteur, ont été mentionnés :

- L'accroissement des échanges de données entre les autorités (64 % des personnes ayant répondu) ;
- L'amélioration des processus et des activités à l'appui de la transition numérique (59 %) ;
- L'amélioration de la fiabilité, de la qualité et des services en ce qui concerne les données et la communication de données par les autorités responsables des chenaux (55 %) ;
- L'interconnexion numérique des modes de transport (échanges de données avec les prestataires de services logistiques) (50 %) ;
- Le développement de la fourniture de données et de services aux exploitants de bateaux, ainsi qu'à d'autres opérateurs logistiques (45 %).

En outre, il a été mentionné que le développement de services commerciaux fournissant des informations supplémentaires relatives au transport de marchandises et de passagers par voie navigable pourrait contribuer au financement de la transition numérique.

29. Soixante-cinq pour cent des personnes ayant répondu estimaient que la transition numérique aurait la même importance que les autres activités dans les années à venir, tandis que 27 % étaient d'avis qu'elle revêtait une importance primordiale pour le secteur.

30. Les problèmes et difficultés liés aux éléments ci-après en ce qui concerne la transition numérique du secteur ont été considérés comme critiques :

- La normalisation des données (77 % des personnes ayant répondu) ;
- Les échanges de données, dans le cadre de la chaîne logistique du transport par voie navigable, entre les autorités, les ports, les chargeurs, les exploitants de bateaux, les terminaux et les autres parties prenantes (73 %) ;
- Les échanges de données avec les autres modes de transport (ferroviaire, routier ou maritime) et la qualité des données (59 %) ;



- La cybersécurité (50 %) ;
- L'évolution des règles et de la législation (45 %) ;
- L'amélioration des données numériques pour la navigation et les différents niveaux de préparation à la transition numérique en Europe (36 %).

31. D'après les réponses au questionnaire, les informations ci-après devraient être disponibles avant le transport (dans un environnement synchronodal), pour faire du transport par voie navigable un mode plus attrayant :

- Les hauteurs d'eau futures (77 % des personnes ayant répondu) et les hauteurs d'eau actuelles (68 %) ;
- L'accessibilité des infrastructures des chenaux (éventuels blocages, par exemple) (77 %) ;
- La disponibilité des postes d'accostage (68 %) ;
- Les heures de fonctionnement des ponts et des écluses et l'heure d'arrivée prévue (64 %) ;
- Les services aux postes d'accostage (alimentation électrique à terre) (50 %).

Il a été souligné que la disponibilité des données, en particulier pour la planification du transport, revêtait une importance essentielle pour le développement du transport par voie navigable, de même que la disponibilité des données relatives aux réseaux de voies navigables, de routes et de chemins de fer.

32. Les parties ci-après, jouant un rôle clef en faveur de la transition numérique, ont été les plus fréquemment citées :

- Les organisations internationales, les commissions fluviales et les organismes de normalisation (86 % des personnes ayant répondu) ;
- Les décideurs politiques au sein de l'Union européenne et les autorités responsables des chenaux (59 %) ;
- Les entreprises du secteur (50 %) ;
- Les prestataires de services logistiques (45 %) ;
- Les prestataires de services pour les capitaines (41 %).

33. Les personnes ayant répondu ont indiqué que les normes ci-après devraient être mises au point pour favoriser la transition numérique du secteur : a) des normes relatives au format des données pour les échanges d'informations dans le cadre des processus de transport sur les voies navigables intérieures, notamment les informations sur la cargaison et le tonnage ; b) des normes relatives à la navigation automatisée, ainsi qu'à l'exploitation des bateaux autonomes en toute sécurité ; c) des normes relatives aux informations électroniques sur le transport de marchandises et aux SIF ; et d) des normes relatives à la gestion des actifs (ISO 55.000 et 55.001). Il a en outre été souligné qu'il faudrait commencer par harmoniser les normes au niveau international.

34. Les principales évolutions attendues dans le domaine de la transition numérique au cours des dix prochaines années sont notamment : a) l'adoption de l'approche fondée sur un système de systèmes en matière d'optimisation des chaînes logistiques, de mise en application et d'investissement dans les différents modes de transport ; b) l'utilisation de documents électroniques pour les équipages et les bateaux, et le déploiement de services numériques à grande échelle pour le transport par voie navigable et toutes les formalités (douanes, contrôles aux frontières, etc.) ; c) la navigation automatisée et intelligente, et les nouvelles conceptions de bateaux ; d) la mise en service de la norme 5G ; et e) la transition numérique dans la finance. Toutefois, pour tirer pleinement parti de la transition numérique, il était nécessaire de disposer d'infrastructures informatiques suffisamment développées. Il a également été fait référence à l'écologisation de la mobilité aux fins de la croissance du secteur des transports. Cette initiative devrait reposer sur un système de transport multimodal efficace et interconnecté, appuyé par les SIF, afin de permettre des opérations de soutage en carburant propre en temps réel.

35. Au nom du SC.3/WP.3, le Président a remercié les intervenants pour la grande qualité de leurs exposés. Le Groupe de travail a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour de ses prochaines sessions.

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

36. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations actualisées fournies par la Belgique concernant les travaux préparatoires à l'adhésion à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et s'est félicité des progrès accomplis.

37. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par l'Ukraine concernant la liste actualisée des voies d'eau intérieures ukrainiennes à caractère maritime et des voies de navigation intérieure classées comme navigables, telle qu'approuvée par la décision n° 136 du Cabinet des ministres de l'Ukraine, en date du 9 février 2022. Conformément aux principes de classification énoncés dans l'AGN et à la loi relative au transport par voie navigable entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022, cette liste a été complétée et couvre désormais les estuaires du Dniepr et du Boug méridional, ainsi qu'un tronçon de 65 km du chenal entre l'estuaire du Boug et le Dniepr, de la bouée Kinbursky n° 7 à l'estuaire du Dniepr. L'Ukraine communiquera au secrétariat les mises à jour correspondantes pour le Livre bleu.

38. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il n'avait pas reçu d'observations relatives à la proposition de modification de l'AGN présentée dans le document ECE/TRANS/SC.3/2021/2. Le Président a encouragé les Parties contractantes à l'AGN à envisager d'apporter des modifications à cet accord et à en informer le secrétariat le cas échéant.

39. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant les préparatifs des manifestations suivantes :

a) La manifestation conjointe du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) et du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) sur l'harmonisation de l'AGN et du 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 ;

b) Un atelier sur le développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures dans le cadre de la soixante-sixième session du SC.3.

40. Le SC.3/WP.3 a appuyé la proposition du secrétariat visant à établir en vue de la session suivante du SC.3 les documents ci-après : un document de travail conjoint SC.3/WP.24, un projet de résolution du Comité des transports intérieurs (CTI) en faveur du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures, et un projet de plan d'étapes pour l'adhésion au Protocole à l'AGTC.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/10 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/20 et Corr.1

41. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire les propositions d'amendements à la troisième édition révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu) communiquées par la Belgique et la Serbie (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/20 et Corr.1). Il a demandé au secrétariat de les transmettre au SC.3 pour approbation finale à sa soixante-sixième session.

42. Le Groupe de travail a examiné les améliorations à apporter à la structure du Livre bleu (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/10). La Belgique, la Bulgarie et la Fédération de Russie ont appuyé la proposition visant à introduire dans la prochaine révision du Livre bleu un tableau contenant la liste des liaisons manquantes. Le SC.3/WP.3 a approuvé cette proposition et a demandé au secrétariat de la mettre en forme pour sa soixante-deuxième session.

43. Conformément à une proposition du secrétariat, appuyée par la Belgique et la Fédération de Russie, le SC.3/WP.3 a estimé qu'il était souhaitable de recueillir auprès des États membres des informations sur les paramètres des voies navigables, tels que la largeur du chenal, sa profondeur réelle et son rayon de courbure, en vue de les ajouter dans le Livre bleu à un stade ultérieur ou d'établir un document distinct à ce sujet.

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

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

44. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen de la proposition relative à une nouvelle classification des voies navigables européennes, communiquée par l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/4).

45. La Fédération de Russie a confirmé son intérêt pour les travaux de mise à jour de la classification des voies navigables européennes et sa participation aux travaux du groupe informel d'experts.

46. La Commission européenne a fait observer : a) qu'il était nécessaire de procéder à une analyse détaillée afin d'évaluer les effets que pourrait avoir la nouvelle classification sur les accords et les règlements internationaux de l'Union européenne ; b) qu'il était souhaitable de tenir compte, dans ce cadre, des questions environnementales, en particulier de l'étiage des cours d'eau européens et des changements climatiques. Elle a également rappelé la procédure établie par l'article 218 (par. 9) du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, concernant les mesures prises par des organismes internationaux susceptibles d'avoir des effets juridiques, procédure que tous les États membres de l'Union européenne étaient tenus d'appliquer.

47. Le SC.3/WP.3 a demandé au secrétariat d'ajouter les propositions de la Commission européenne parmi les travaux du groupe informel d'experts. Il est convenu que la première réunion du groupe pourrait se tenir fin août ou début septembre 2022, et a demandé au secrétariat de convenir de la date exacte avec les membres du groupe.

## **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.3/2022/6 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/11 ; document informel SC.3/WP.3 n° 9 (2022)

48. Le Groupe de travail a poursuivi ses débats sur les éventuelles modifications à apporter à la sixième édition révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), et sur d'autres questions relatives aux activités du Groupe d'experts du CEVNI. La Fédération de Russie a rappelé qu'à sa soixantième session, le Groupe avait décidé de communiquer la liste des questions restées en suspens après l'adoption de la sixième édition révisée au Groupe d'experts (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120, par. 54). Elle a en outre mentionné la proposition de modèle de carnet de contrôle des eaux usées (amendements à l'article 10.06 et nouvelle annexe 12) et les formules à employer dans les communications

entre les stations des bateaux et les stations à terre. Le Président a souligné la pertinence de cette dernière question, a évoqué les débats tenus dans le cadre de la Commission du Danube et a encouragé le SC.3/WP.3 à l'examiner en détail.

49. Le SC.3/WP.3 a pris note des amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin récemment adoptés par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), à sa session d'automne 2021 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/11). La CCNR a fourni des précisions à ce sujet. La Fédération de Russie a indiqué que ni le CEVNI ni ses règlements nationaux ne fixaient un taux d'alcoolémie à partir duquel il était interdit aux membres d'équipage d'exercer leurs fonctions, et a proposé d'étudier cette question et de recueillir des informations auprès d'autres États membres. Le SC.3/WP.3 a demandé au secrétariat de communiquer cette question au Groupe d'experts du CEVNI pour examen.

50. La Belgique a fait état des travaux en cours et des projets pilotes relatifs à la navigation automatisée et a proposé d'envisager de modifier les règles de navigation afin d'éliminer les obstacles au développement de ce type de navigation. Cette question pourrait être inscrite à l'ordre du jour du Groupe d'experts du CEVNI.

51. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction l'affiche sur la signalisation et le balisage de la voie navigable conçue par PLOVPUT sur la base de la sixième édition révisée du CEVNI (document informel SC.3/WP.3 n° 9 (2022)) et a pris note des observations de la Serbie à ce sujet. Au nom du Groupe, le Président a remercié la Serbie pour son excellent travail et a exprimé l'espoir que les versions française et russe de cette affiche seraient disponibles pour la soixante-sixième session du SC.3 et pourraient être téléversées sur le site Web de la CEE.

52. Les délégations ont informé le Groupe de travail de l'état actuel de leurs règlements applicables à la navigation et des faits nouveaux à ce sujet. La Commission du Danube a fourni des renseignements sur : a) l'avancement de la révision des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) ; et b) l'adoption du projet de modèle de carnet de contrôle des eaux usées en tant que nouvelle annexe aux Recommandations relatives à l'organisation de la collecte des déchets des bateaux naviguant sur le Danube.

53. Le SC.3/WP.3 est convenu d'entreprendre en 2023 des travaux sur les dispositions relatives à la navigation automatisée et autonome, en vue d'élaborer des recommandations à intégrer au CEVNI.

## **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 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/16

54. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire un projet de nouveau chapitre intitulé « Dispositions particulières pour la propulsion électrique des bateaux » et d'autres propositions d'amendements à l'annexe de la résolution n° 61 (ECE/TRANS/SC.3/2020/7 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/16), et a demandé au secrétariat de les communiquer au SC.3 pour adoption finale.

55. Le SC.3/WP.3 a poursuivi l'examen des activités visant à continuer d'aligner l'annexe de la résolution n° 61 sur l'ES-TRIN. Il a en outre pris note des informations fournies par le secrétariat sur les travaux menés par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) concernant l'élaboration de l'édition 2023 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN).

56. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat concernant l'état et l'application de la résolution n° 15, « Barges de navire ». Le Président et la Fédération de Russie ont formulé des observations sur le contexte historique, les particularités des bateaux de ce type et les changements liés à leur nombre et à leur exploitation depuis l'adoption de cette résolution. Le SC.3/WP.3 a décidé d'examiner la mise à jour éventuelle de ce texte à sa

soixante-deuxième session, et le secrétariat a été invité à recueillir des informations auprès des administrations et des compagnies de transports maritimes.

### **C. Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21, révision 2)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/179/Rev.1, Add.1 et Amend.1

57. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que les ajouts ou modifications à la liste des stations de réception pour le transbordement des déchets provenant de bateaux (additif 1 à l'annexe de la résolution n° 21, révision 2) n'étaient pas encore disponibles.

58. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations fournies par le secrétariat concernant l'adoption des Recommandations révisées relatives à l'organisation de la collecte des déchets des bateaux navigant sur le Danube par la Commission du Danube à sa quatre-vingt-dix-septième session, le 15 juin 2022. Le Président a demandé à la Commission du Danube de communiquer au secrétariat le texte adopté, afin qu'il soit publié en tant que document de travail du SC.3 en vue de son utilisation dans le cadre de travaux futurs.

59. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur l'état d'avancement des travaux du Comité technique 8 de l'ISO (Sous-Comité 2) visant à élaborer la norme sur la gestion et la manutention des déchets à bord des bateaux de navigation intérieure.

## **VIII. Modernisation et écologisation du secteur du transport par voies navigables (point 7 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/2 ; document informel SC.3/WP.3 n° 15 (2022)

60. Comme suite à la décision qu'il avait prise à sa soixantième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120, par. 35), le Groupe de travail a poursuivi l'examen de la modernisation et de l'écologisation du secteur du transport par voie navigable.

61. M<sup>me</sup> L. Roux (CCNR) a fait un exposé sur le plan d'étapes de la CCNR pour la réduction des émissions provenant du secteur du transport par voie navigable. Ce plan vise à éliminer une grande partie des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques provenant du secteur d'ici à 2050 et à ouvrir la voie à l'élaboration de nouveaux instruments financiers permettant d'atteindre cet objectif. Il s'appuie sur les résultats de l'étude de la CCNR sur la transition énergétique vers un secteur à zéro émission<sup>12</sup>. Mme Roux a mentionné en particulier : a) l'analyse de la situation initiale, à l'aide d'exemples d'innovations permettant de réduire les émissions sur les bateaux existants modernisés, et de nouveaux projets pilotes ; b) les prévisions concernant les moyens possibles de procéder à la transition du secteur à l'horizon 2035 et 2050 ; c) les enjeux financiers et les investissements nécessaires ; et d) le plan d'exécution, portant sur les aspects économiques, techniques, sociaux et réglementaires, et la liste des mesures pouvant être prises pour favoriser la transition.

62. Au nom du Groupe de travail, le Président a remercié l'intervenante pour la qualité de son exposé.

63. Le SC.3/WP.3 a pris note du document informel SC.3/WP.3 n° 15 (2022) relatif à l'étude réalisée conjointement par l'Organisation des ports maritimes européens (ESPO) et la FEPI.

<sup>12</sup> [www.ccr-zkr.org/12080000-fr.html](http://www.ccr-zkr.org/12080000-fr.html).

## **IX. Promotion des services d'information fluviale et des autres moyens informatiques dans le domaine de la navigation intérieure (point 8 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.3/2022/12 et  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/13 ; document informel SC.3/WP.3  
n° 13 (2022)

64. Le Groupe de travail a pris note de la proposition de mise à jour de la résolution n° 58 (révision) sur la base de la recommandation de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) portant sur les services de trafic sur les voies navigables dans les eaux intérieures, présentée par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/13).

65. Le Groupe de travail a examiné la proposition et a fixé les critères sur lesquels devrait se fonder le texte révisé, en particulier : a) les principes de base énoncés dans la résolution n° 58 devraient être conservés autant que possible dans le nouveau texte ; b) la mise à jour devrait prendre appui sur les approches et les tendances actuelles dans le domaine des services de trafic concernant les voies navigables intérieures (VTS) ; c) elle devrait prendre en compte les pratiques et les normes existantes en matière de services d'information fluviale (SIF) ; et d) elle devrait constituer une recommandation à part entière, ne nécessitant pas la lecture en parallèle d'autres documents, les administrations et les autorités compétentes devant néanmoins pouvoir faire usage des normes internationales existantes.

66. La Fédération de Russie a proposé de supprimer de la structure proposée les chapitres 5.5 « Audit et évaluation des VTS intérieurs », 5.12 « Gestion des risques » et 5.13 « Gestion de la qualité ».

67. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire : a) la structure de l'annexe de la résolution n° 58 ; et b) les définitions relatives aux VTS intérieurs telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/13, sous réserve des modifications proposées par la Fédération de Russie.

68. Le SC.3/WP.3 a demandé au secrétariat de poursuivre ces travaux en coopération avec les États membres et les autres parties prenantes intéressés en vue de lui soumettre l'avant-projet à sa soixante-deuxième 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 et  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/14

69. Le SC.3/WP.3 a pris note de la comparaison entre la norme européenne pour les SIF (Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS) et les résolutions du SC.3 relatives aux SIF (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/14) en vue de l'éventuelle harmonisation de ces résolutions avec l'ES-RIS. La Fédération de Russie a fait observer que certaines dispositions pouvaient être pertinentes pour les résolutions du SC.3, tandis que d'autres n'étaient pas destinées aux administrations, et a proposé de limiter l'harmonisation aux dispositions essentielles pour le déploiement des SIF. Le secrétariat a proposé au SC.3/WP.3 d'élaborer et de tenir à jour un document présentant les différences entre les résolutions et l'ES-RIS, sur la base du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/14.

70. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant les modifications à l'ES-RIS examinées par le CESNI à sa réunion du 12 avril

2022. Il est prévu d'adopter l'édition 2023/1 de l'ES-RIS à la prochaine réunion du CESNI, en octobre 2022.

71. Le SC.3/WP.3 a appuyé la proposition du secrétariat visant à mettre à jour les résolutions du SC.3 qui pourraient être pertinentes pour les SIF et est convenu d'inscrire cette question à l'ordre du jour de ses soixante-deuxième ou soixante-troisième sessions.

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

72. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant la semaine CESNI SIF qui devait se tenir à Berlin du 27 juin au 1<sup>er</sup> juillet 2022.

73. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que des exemplaires imprimés de la brochure sur les services d'information fluviale dans la région de la Commission économique pour l'Europe étaient disponibles.

## X. Glossaire du transport par voie navigable (point 9 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/16, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/17, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/18 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/19

74. Le secrétariat a présenté au SC.3/WP.3 les parties I à X du projet de glossaire du transport par voie navigable. Le Président, la Belgique, la Fédération de Russie et l'Ukraine ont fait des observations.

75. Le SC.3/WP.3 a examiné les parties I et II (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/15) et est convenu des modifications suivantes :

- Partie I « Termes généraux »
  - Entrée n° 3, modifier comme suit :
 

Personne à bord du bateau chargée de son exploitation et habilitée à prendre toutes les décisions concernant la navigation et la gestion du bateau et ayant un certificat de conducteur valable.
  - Entrée n° 5, remplacer « apte » par « autorisé » ; supprimer le texte figurant entre crochets.
  - Supprimer l'entrée n° 7.
  - Entrées n<sup>os</sup> 8, 9 et 13, supprimer la deuxième définition.
- Partie II « Infrastructure des voies navigables »
  - Entrées n<sup>os</sup> 24, 27 et 46, supprimer le texte figurant entre crochets.
  - Entrée n° 28, supprimer la première définition.

76. Le SC.3/WP.3 a examiné les parties III et IV (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/16) et est convenu des modifications suivantes :

- Partie III « Transport de marchandises et de passagers, documents de transport »
  - Supprimer les entrées n<sup>os</sup> 2, 19 et 24.
  - Entrées n<sup>os</sup> 11 et 48, supprimer la seconde définition.
  - Entrée n° 45, supprimer le texte figurant entre crochets.
- Partie IV « Signalisation des voies navigables »
  - Entrée n° 6, vérifier et modifier si nécessaire la première définition en russe.
  - Entrées n<sup>os</sup> 18, 23 et 49, supprimer la seconde définition.

- Entrées n<sup>os</sup> 32 et 58, supprimer le texte figurant entre crochets.
- Entrée n<sup>o</sup> 55, supprimer la première définition.

77. Le SC.3/WP.3 a examiné les parties V et VI (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/17) et est convenu des modifications suivantes :

- Partie V « Règles de navigation »
  - Entrées n<sup>os</sup> 1, 12 et 18, supprimer la première définition.
  - Entrées n<sup>os</sup> 6, 42 et 70, supprimer le texte figurant entre crochets.
  - Entrée n<sup>o</sup> 16, déplacer la seconde définition vers la partie X.
  - Entrées n<sup>os</sup> 23 et 76, supprimer la seconde définition.
- Partie VI « Bateau et équipement », entrée n<sup>o</sup> 28, supprimer la seconde définition.

78. Le SC.3/WP.3 a examiné les parties VII et VIII (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/18) et est convenu des modifications suivantes :

- Partie VII « Services d'information fluviale »
  - Entrée n<sup>o</sup> 6, supprimer la seconde définition.
  - Entrées n<sup>os</sup> 11 et 17, supprimer le texte figurant entre crochets.
  - Entrée n<sup>o</sup> 19, supprimer le texte après la virgule.
  - Entrées n<sup>os</sup> 73 et 75, dans la première phrase, après « Informations », ajouter « (service opérationnel des SIF) » et supprimer la seconde définition.

79. Le SC.3/WP.3 a examiné les parties IX et X (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/19) et est convenu des modifications suivantes :

- Partie IX « Hydrographie, météorologie et cartographie », entrées n<sup>os</sup> 22 et 44, supprimer la première définition.
- Partie X « Statistiques des voies navigables », entrée n<sup>o</sup> 10 : dans la version anglaise, remplacer « the maritime register » par « the register of vessels » (modification sans objet en français).

80. Le SC.3/WP.3 a approuvé les autres modifications rédactionnelles proposées par le secrétariat.

81. Le SC.3/WP.3 a approuvé le projet à titre préliminaire, sous réserve des modifications convenues pendant la session. Il a décidé d'ajouter les entrées supprimées et les termes nouvellement proposés pour la partie II (chargement du bateau, affrètement, charte-partie et affréteur) dans la liste des questions en suspens au titre des futurs travaux sur le glossaire.

82. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de communiquer le projet au SC.3 à sa soixante-sixième session pour approbation finale.

## **XI. 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 10 de l'ordre du jour)**

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

83. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par l'Ukraine sur la situation actuelle et les faits nouveaux en matière de reconnaissance des certificats de conducteur de bateau, ainsi que sur la mise en application de la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles en navigation intérieure. La déclaration de l'Ukraine est annexée au présent rapport.



84. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant : a) les travaux menés par le CESNI sur la mise à jour du Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN) ; et b) l'achèvement du projet « COMPETING » et la conférence finale tenue le 14 juin 2022 à Rotterdam (Pays-Bas).

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4 ; document informel SC.3/WP.3 n° 16 (2022)

85. Le Groupe de travail a pris note du modèle du certificat international de conducteur de bateau de plaisance délivré par la Hongrie, ainsi que des informations complémentaires relatives aux autorités compétentes et aux organismes agréés qui ont délivré des certificats internationaux de conducteur de bateau de plaisance en Hongrie de 2016 à 2022 (document informel SC.3/WP.3 n° 16 (2022)). Il a été demandé au secrétariat : a) de téléverser le modèle dans la base de données des modèles du certificat international de conducteur de bateau de plaisance ; et b) d'établir un amendement à l'annexe IV de la résolution n° 40 sur la base des informations communiquées par la Hongrie.

86. Le SC.3/WP.3 a été informé par le secrétariat qu'une version récapitulative de l'annexe de la résolution n° 40 (révision 4) comprenant les amendements n° 1 à 3 était disponible sur le site Web de la CEE<sup>13</sup>.

87. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant la septième réunion du groupe de travail informel de la navigation de plaisance, qui devrait se tenir pendant le second semestre de 2022, et l'ordre du jour provisoire de cette réunion.

88. Le SC.3/WP.3 a pris note de l'exposé de M. P. Easthill (European Boating Industry) sur les activités de son organisation en matière de navigation de plaisance et de tourisme nautique durables en Europe. Il a invité la European Boating Industry à coopérer sur des questions d'intérêt commun.

89. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par la Fédération de Russie concernant les nouvelles règles relatives à l'immatriculation nationale des menues embarcations utilisées à des fins non commerciales, adoptées par le décret n° 355 du Ministère de la Fédération de Russie chargé de la défense civile, des situations d'urgence et de l'élimination des conséquences des catastrophes naturelles, en date du 1<sup>er</sup> juin 2022.

## **XIII. Thème de la soixante-deuxième session du Groupe de travail (point 12 de l'ordre du jour)**

90. Comme suite à la proposition du secrétariat, appuyée par la Belgique et l'ETF, le Groupe de travail a décidé que le thème de sa soixante-deuxième session serait le suivant : « Faire face aux défis ayant trait au marché du travail et rendre le secteur plus attractif ».

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

### **A. Vingt-cinquième anniversaire de l'Union européenne des transports fluvio-maritimes**

*Document(s) :* Document informel SC.3/WP.3 n° 12 (2022)

91. Le Groupe de travail a été informé par M. W. Hebenstreit, Secrétaire général de l'Union européenne des transports fluvio-maritimes, : a) du vingt-cinquième anniversaire de l'Union, ainsi que des résultats de la quarante-huitième session du Comité exécutif et de la

<sup>13</sup> <https://unece.org/transport/documents/2022/04/standards/international-certificate-operators-pleasure-craft-1>.

vingt-sixième Assemblée générale de l'Union, tenues à Berlin le 31 mai 2022 ; et b) de la décision de l'Assemblée générale de dissoudre l'Union le 31 décembre 2022. Après la dissolution, les parties intéressées devraient créer un forum informel, appelé « Table ronde maritime », en vue de l'échange d'informations et de meilleures pratiques.

92. Au nom du SC.3/WP.3, le Président a pris acte de la précieuse contribution de l'Union européenne des transports fluvio-maritimes au développement de la navigation fluvio-maritime et côtière, à la représentation des intérêts du secteur aux niveaux paneuropéen et international, au développement de la coopération et à l'appui à la mise en œuvre de la Déclaration ministérielle de Wrocław, ainsi qu'aux activités de la CEE dans le domaine du transport par voie navigable.

## **B. Prochaines manifestations dans le secteur européen du transport par voie navigable**

93. Le SC.3/WP.3 a été informé par le secrétariat des manifestations à venir dans le secteur du transport par voie navigable en Europe : a) l'atelier intitulé « Waterways and urban logistics : How can regulations better interconnect the modes? » (Voies navigables et logistique en zone urbaine : comment les réglementations peuvent améliorer les interconnexions entre les modes ?), le 4 juillet 2022 à Bruxelles ; et b) les « Danube Business Talks 2022 », les 12 et 13 octobre 2022 à Linz (Autriche).

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

94. Conformément à la pratique établie et à la décision du CTI (document ECE/TRANS/156, par. 6), le Groupe de travail a adopté les décisions prises à sa soixante et unième session sur la base d'un projet établi par le Président avec le concours du secrétariat.

95. 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 pendant la session ont été diffusées dans toutes les représentations permanentes à Genève pour approbation tacite sous un délai de soixante-douze heures par les délégations ayant participé à la session. La procédure d'approbation tacite a été clôturée le vendredi 15 juillet 2022 à 18 heures (heure d'Europe centrale) et aucune objection n'a été soulevée. Les décisions prises à cette réunion sont donc considérées comme adoptées. Des informations relatives à la procédure d'approbation tacite sont affichées sur le site Web de la CEE à l'adresse <https://unece.org/silence-procedure>.

## Annexe

[Original : russe]

### **Déclaration de l'Ukraine au titre du point 10 de l'ordre du jour (par. 83 du rapport)\*\***

1. La délégation ukrainienne remercie ses partenaires pour leur compréhension de la situation en Ukraine, due à l'attaque massive lancée le 24 février 2022 par la Fédération de Russie et à la conduite par celle-ci d'hostilités sur le territoire ukrainien, lesquelles compliquent la délivrance et le renouvellement des certificats ukrainiens pour les membres des équipages des bateaux de navigation intérieure. L'Ukraine a pris une décision administrative visant à prolonger la validité des certificats ukrainiens parvenus à expiration depuis le 24 février 2022. Jusqu'à présent, aucun problème n'a été constaté sur les voies de navigation intérieures européennes pour les membres d'équipage ukrainiens dont le certificat a expiré après cette date.

2. Malgré des conditions de travail difficiles en période de guerre, le Ministère ukrainien des infrastructures continue d'incorporer les dispositions de la législation européenne dans la législation interne. S'agissant de la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure :

- Le 28 janvier 2022, le Ministère des infrastructures a pris l'arrêté n° 55, portant sur certaines questions relatives à la tenue du livre de bord d'un bateau de navigation intérieure. Un nouveau type de livre de bord de bateau de navigation intérieure a été introduit, qui répond aux critères établis par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) (annexe à la résolution 2019-II-5 du CESNI, « Standards pour le livre de bord »). En ce qui concerne cet arrêté, je tiens à remercier tout particulièrement nos collègues des Pays-Bas, avec lesquels nous avons tenu des consultations indispensables ;
- Les travaux relatifs à la prise en compte d'autres dispositions de la directive (UE) 2017/2397 dans le cadre de la législation ukrainienne sur le transport par voie navigable se poursuivent.

---

\*\* La version originale de la présente annexe n'a pas été revue par les services d'édition.