


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-quatrième session
 Genève, 14-16 février 2024

**Rapport du Groupe de travail de l'unification
des prescriptions techniques et de sécurité en navigation
intérieure sur sa soixante-quatrième 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-septième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 2 de l'ordre du jour).....	8–9	3
IV. Atelier « Accroître la part modale du transport par voie navigable » (point 3 de l'ordre du jour).....	10–32	4
V. Stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs (point 4 de l'ordre du jour)....	33–37	8
VI. Infrastructures des voies navigables (point 5 de l'ordre du jour)	38–43	9
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale	38–39	9
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu)	40–41	9
C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49, révision 2).....	42–43	9
VII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour).....	44–56	10
A. Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révision 6)	44–49	10



B.	Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2).....	50–52	10
C.	Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21, révision 2).....	53–56	11
VIII.	Transport fluviomaritime en Europe (point 7 de l'ordre du jour)	57–60	11
IX.	Automatisation dans le domaine de la navigation intérieure et transports par voie navigable intelligents (point 8 de l'ordre du jour).....	61–65	12
X.	Promotion des services d'information fluviale et des autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 9 de l'ordre du jour)	66–71	13
A.	Résolution n° 57, « Directives et recommandations pour les services d'information fluviale ».....	66–67	13
B.	Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe.....	68	13
C.	Autres activités	69–71	13
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).....	72–73	14
XII.	Statistiques des transports par voie navigable (point 11 de l'ordre du jour)	74–75	14
XIII.	Navigation de plaisance (point 12 de l'ordre du jour).....	76–81	14
A.	Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, révision 4)	76–80	14
B.	Activités du groupe de travail informel de la navigation de plaisance	81	15
XIV.	Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour).....	82–84	15
A.	Thème de la soixante-cinquième session du Groupe de travail.....	82	15
B.	Journées « Connecting Europe » (interconnexion de l'Europe) (2-5 avril 2024, Bruxelles).....	83	15
C.	Conférence sur la navigation intelligente (16 mai 2024, Anvers (Belgique)).	84	15
XV.	Adoption de l'ordre du jour (point 14 de l'ordre du jour).....	85	15

I. Participation

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ci-après, le Groupe de travail) a tenu sa soixante-quatrième session du 14 au 16 février 2024, à Genève.
2. Des représentantes et représentants des pays ci-après ont participé à la session : Bélarus, Belgique, Fédération de Russie, Pologne, Roumanie, Slovaquie et Tchéquie.
3. La Commission européenne était représentée. Des délégations de l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA) et de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) étaient présentes. En outre, des délégations de la Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT), de la Free Boating Association et du Grimaldi Studio Legale Genova ont participé à la session à l'invitation du secrétariat.
4. M. F. Dionori, Chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique, a ouvert la session. Il a souhaité la bienvenue aux participants et leur a souhaité des travaux fructueux.
5. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa soixante-deuxième session (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/124, par. 8 et 9), M. V. Dabrowski (Tchéquie) a présidé la soixante-quatrième session et M. T. Kocoń (Pologne) en a assuré la vice-présidence.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/127,
document informel SC.3/WP.3 n° 1/Rev.1 (2024)

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire après y avoir apporté des modifications lors de la session : le point 13 (Questions diverses) a été complété par les alinéas : a) Thème de la soixante-cinquième session du Groupe de travail ; b) Journées « Connecting Europe » (interconnexion de l'Europe) (2-5 avril 2024, Bruxelles) ; et c) Conférence sur la navigation intelligente (16 mai 2024, Anvers (Belgique)). Le document informel SC.3/WP.3 n° 1/Rev.1 (2024) a été ajouté à l'ordre du jour afin que les documents informels SC.3/WP.3 n°s 2 à 5 soient pris en compte.
7. Conformément à la pratique établie, il a été convenu que seules les décisions principales devaient figurer dans le projet élaboré par le secrétariat devant être lu à la fin de la session. Un rapport complet serait établi par le Président avec l'aide du secrétariat et distribué après la session.

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

Document : ECE/TRANS/SC.3/220

8. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet des principales décisions prises par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) à sa soixante-septième session, concernant : a) les résultats de l'atelier sur les activités d'atténuation des changements climatiques dans le domaine du transport par voie navigable ; b) l'approbation de la quatrième édition révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu) ; c) l'approbation de l'amendement n° 2 à la deuxième édition révisée de l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E ; d) l'adoption de l'amendement 5 à l'annexe de la résolution n° 61 ; e) l'adoption de la résolution n° 106 intitulée « Barges de navire » ; f) l'adoption des amendements à l'annexe de la résolution n° 21 ; g) l'adoption de la version révisée de l'annexe de la résolution n° 58 ; h) l'approbation de la deuxième édition révisée des Directives concernant la résolution n° 40 ; et i) l'approbation du programme de travail 2024-2025.

9. Le Groupe de travail a noté que les propositions relatives au projet de stratégie du Comité des transports intérieurs (CTI) sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs et à la contribution au rapport biennal 2024 en ce qui concerne les activités d'atténuation des changements climatiques, telles qu'élaborées par la Présidente du SC.3 avec l'aide du secrétariat, avaient été transmises au secrétariat du CTI.

IV. Atelier « Accroître la part modale du transport par voie navigable » (point 3 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2024/1,
document informel SC.3/WP.3 n° 2 (2024)

10. Suite à la décision prise par le SC.3 à sa soixante-septième session (ECE/TRANS/SC.3/220, par. 86) et comme convenu par le Président du SC.3/WP.3 et le secrétariat après ladite session, les délégations ont pris part, le 14 février 2024, à un atelier intitulé « Accroître la part modale du transport par voie navigable ».

11. Les objectifs de cet atelier étaient les suivants : a) mettre en évidence les projets en cours qui visent à promouvoir le transport par voie navigable, à accroître sa part modale et à l'intégrer dans la mobilité multimodale et les systèmes, stratégies, projets et programmes logistiques dans ce domaine ; b) analyser les difficultés et les obstacles rencontrés lors du transfert modal vers le transport par voie navigable, ainsi que les moyens d'y remédier ; et c) envisager les mesures que le SC.3 pourrait prendre pour aider les pays à relever ce défi.

12. Le secrétariat a fait un exposé sur les faits récents et projets menés visant à accélérer le transfert modal vers le transport fluvial, de préférence à d'autres moyens de transport. Il a rappelé les mesures proposées dans la recommandation n° 3 du *Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable* et les décisions énoncées dans la déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international », dans laquelle les ministres des transports préconisent que le transport par voie navigable soit promu comme moyen de transport sûr, respectueux de l'environnement et économique, en faisant de la recherche d'un bon équilibre entre tous les modes de transport un des principaux objectifs.

13. Le secrétariat a mentionné les activités de l'Union européenne : a) la révision de la directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres ; et b) le projet PLATINA 3, financé par l'Union européenne, qui vise à coordonner et à soutenir de manière ciblée les activités de promotion du transport par voie navigable en Europe et, en particulier, à développer le concept de synchronodalité.

14. Les projets suivants, financés par l'Union européenne et visant à optimiser les systèmes logistiques, à augmenter la part modale du transport par voie navigable et à adopter des bateaux et des technologies innovants et la transition numérique, ont été mentionnés : a) le projet ReMuNet (Resilient Multimodal Freight Transport Network)¹ ; b) le projet NOVIMOVE (Novel inland waterway transport concepts for moving freight effectively)² ; c) le projet IW-NET (Innovation-driven Collaborative European Inland Waterways Transport Network)³ ; et d) le projet ReNEW (Resilience-centric Smart, Green, Networked European Union Inland Waterways)⁴.

15. Le secrétariat a ensuite rendu compte des activités de l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN) dans le domaine de la logistique multimodale et des voies navigables, en particulier du rapport intitulé « Best Practices in Planning and Management of Multimodal Logistics Platforms along Inland Waterways » élaboré par le Groupe de travail 216 de l'InCom⁵ chargé des meilleures pratiques en matière

¹ <https://remunet-project.eu>.

² <https://novimove.eu>.

³ <https://www.iw-net.eu>.

⁴ <https://renew-waterways.eu>.

⁵ Commission de la navigation intérieure.

de planification des plateformes multimodales dans le domaine de la navigation intérieure, qui a été publié en décembre 2023.

16. Une présentation vidéo transmise par M^{me} S. Rogerson, de l'Institut suédois de recherche (RISE), a été diffusée par le secrétariat. Elle était consacrée à une étude de cas réalisée par RISE sur la possibilité d'accroître le transfert modal du transport routier et ferroviaire vers les voies navigables en Suède grâce au lancement d'une navette porte-conteneurs entre le port de Göteborg et les ports intérieurs, ainsi qu'aux enseignements tirés de l'expérience. Cette étude met en évidence les obstacles et les mesures à prendre pour améliorer la situation, notamment : a) la coopération entre les principaux acteurs du transfert modal vers le transport par voie navigable, y compris les autorités, les ports, les exploitants de bateaux, les propriétaires de cargaisons et les transitaires ; b) le soutien des autorités et leur rôle actif dans la simplification des réglementations et la réduction des obstacles qui freinent l'augmentation de la part modale du transport par voie navigable ; c) l'ajustement des redevances portuaires afin de les rendre compétitives par rapport à celles liées aux modes de transport terrestre ; d) une participation plus dynamique des ports ; et e) le transport d'un volume suffisant de marchandises sur les voies navigables afin d'assurer des services réguliers. L'intervenante a mentionné d'autres initiatives menées par l'administration suédoise des transports en vue d'accroître l'utilisation des voies navigables. Elle a indiqué que le transport par voie navigable était une solution compétitive de remplacement du transport routier et a insisté sur la nécessité de restaurer la confiance dans ce mode de transport, en sensibilisant les parties prenantes à ses avantages, en stimulant la demande grâce à des informations ciblées sur les propriétaires de cargaisons et en modernisant les voies navigables lorsque nécessaire, afin d'augmenter leur part modale.

17. Les délégations ont décrit les projets en cours dans ce domaine. La Belgique a informé le Groupe de travail des projets menés en Flandre dans le domaine de la multimodalité, l'objectif étant d'améliorer la qualité de l'offre intermodale à destination et en provenance des ports maritimes flamands. Le projet de point nodal de consolidation « Barge Express » a été mené à terme pendant la période 2018-2023 dans le cadre du programme de point nodal de consolidation visant à garantir une gestion plus fiable et plus efficace des barges à conteneurs dans les ports maritimes et à améliorer le transport par voie navigable vers l'arrière-pays rhénan. Les objectifs étaient de réduire les temps d'attente pour les barges dans le port d'Anvers et le risque de saturation structurelle des petites barges à conteneurs dans le port. Un autre programme relatif à Barge Express, réalisé pendant la période 2022-2025, vise à promouvoir le transport de conteneurs par barge dans les terminaux maritimes à moyen terme.

18. La Belgique a ensuite communiqué des informations sur les activités de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) liées à la promotion du transfert modal et de l'intermodalité. Conformément à la Déclaration de Mannheim⁶, la CCNR fait face aux défis du transport par voie navigable : a) les incidences des basses eaux ; b) la transition énergétique ; c) une intégration plus poussée dans les chaînes logistiques dématérialisées et multimodales ; et d) la pénurie de personnel et la formation. L'intervenante a donné des exemples des activités menées récemment par la CCNR dans ce domaine. Dans la troisième édition du document de réflexion « Act now ! » (Agir maintenant) consacrée aux basses eaux et à leurs effets sur la navigation rhénane, publiée en 2023 sur la base des résultats des ateliers de la CCNR tenus en 2019 et 2023, une série de mesures complémentaires est proposée : outils numériques, infrastructures, adaptation des bateaux et mesures au niveau des chargeurs et de la logistique. En ce qui concerne la poursuite de l'intégration dans les chaînes logistiques dématérialisées, la CCNR a adopté plusieurs décisions à l'appui de la transition numérique, de l'introduction de documents au format électronique et du développement de services d'information fluviale (SIF). En outre, la CCNR s'engage à servir de plateforme d'échange d'informations sur les meilleures pratiques entre ses États membres et les acteurs de la navigation intérieure sur des sujets tels que les chaînes logistiques qui relient les ports maritimes et l'arrière-pays.

⁶ Voir ECE/TRANS/SC.3/2019/5, annexe I.

19. La Commission européenne a fourni des détails sur la Directive sur les transports combinés et a mentionné des projets financés par l'Union européenne visant à trouver des solutions appropriées pour promouvoir le transfert modal vers les voies navigables intérieures. Parmi les nouvelles initiatives figure AUTOFLEX, projet de recherche visant à faciliter la transition vers un transport respectueux du climat, flexible et résilient grâce à de nouveaux bateaux de charge navigant sur les petites voies navigables de Belgique et du Royaume des Pays-Bas. La Commission européenne poursuivra également ses travaux sur les mesures permettant de déterminer la quantité d'émissions provenant de la navigation intérieure.

20. La Roumanie a fait état des discussions en cours dans les groupes de travail pertinents du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure et au sein du Groupe de travail des questions techniques de la Commission du Danube, pendant lesquelles divers problèmes liés aux types de bateaux, aux prescriptions techniques, aux équipages, aux voies navigables et à la modernisation de la flotte ont été abordées. Elle a mis en évidence les obstacles qui freinent l'augmentation du transfert modal vers les fleuves européens : a) la différence de systèmes de transport de marchandises entre le Rhin, où le taux de conteneurisation est élevé, et le Danube, où la part des cargaisons en vrac est importante ; b) les infrastructures portuaires de transbordement des marchandises de la voie navigable vers la route et le rail, parfois insuffisantes et non harmonisées entre le Rhin et le Danube ; c) les incidences des périodes d'étiage sur l'efficacité du transport par voie navigable ; et d) la réduction des émissions provenant du secteur. En conclusion, la Roumanie a mis l'accent sur la nécessité d'harmoniser les systèmes et infrastructures de transport existants dans toute l'Europe, de développer de nouveaux types de bateaux et de faciliter la transition vers des carburants de remplacement. La Commission européenne et le secrétariat ont formulé des observations.

21. La Fédération de Russie a informé le Groupe de travail des activités en cours dans ce domaine sur la base de la Stratégie nationale en matière de transport à l'horizon 2030, qui comporte des prévisions jusqu'en 2035, adoptée par le décret gouvernemental n° 3363 du 27 novembre 2021. Il est prévu de donner la priorité au développement des voies navigables en tant que mode de transport efficace, économe en énergie, respectueux de l'environnement et sûr, en particulier : a) le développement d'un système d'infrastructure moderne, en premier lieu pour les sections du réseau unifié en eau profonde de la partie européenne de la Russie où le transport de marchandises atteint des volumes importants ; b) l'élimination des goulets d'étranglement ; c) la construction de bateaux neufs et le développement des ports et des infrastructures portuaires, en particulier la modernisation des structures hydrauliques et des installations de transbordement ; d) l'augmentation des périodes de navigation dans les régions méridionales ; e) le développement des voies navigables en Sibérie afin d'assurer l'accès des transports à la zone arctique de la Fédération de Russie ; et f) l'élaboration de mécanismes d'incitation, y compris des subventions et des aides pour la construction de nouveaux types de navires océaniques de transport de passagers et de bateaux de navigation intérieure et fluvio-maritime, y compris ceux fonctionnant avec des carburants de remplacement.

22. Une table ronde s'est ensuite tenue sur la base du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2024/1. Les délégations ont été invitées à se pencher sur les principales difficultés et stratégies et à réfléchir aux autres mesures qui pourraient être prises par le SC.3 et le Groupe de travail.

23. Le Groupe de travail est convenu que la clef de l'augmentation de la part modale du transport par voie navigable résidait dans l'application des instruments juridiques internationaux relevant de la compétence de la Commission économique pour l'Europe qui présentent un intérêt pour ce mode de transport, et a invité les États membres qui n'avaient pas encore adhéré à ces instruments à le faire.

24. La discussion a également porté sur les possibilités d'intégration du transport par voie navigable dans le transport multimodal et les chaînes logistiques, ainsi que sur les difficultés et les obstacles rencontrés en matière de transfert modal vers le transport par voie navigable, ainsi que les moyens d'y remédier. Le Président a mis en avant les points essentiels suivants :

- Personnel
- Infrastructures
- Flotte
- Liaisons entre les ports et l'arrière-pays
- Écologisation de la flotte
- Innovations, automatisation et passage au numérique
- Conteneurisation
- Mesures réglementaires relatives au trafic.

25. En ce qui concerne le « personnel », la discussion a porté sur les questions suivantes : a) la pénurie de personnel dans le secteur ; b) le besoin croissant de niveaux de compétence plus élevés ; c) le soutien aux nouvelles recrues, qui peuvent éventuellement commencer leur carrière avec des compétences plus faibles et les améliorer ultérieurement ; d) la réalisation d'une étude sur la possibilité de raccourcir les temps de navigation ; et e) les incidences de l'automatisation. La Belgique, la Roumanie, la Tchéquie et la Commission européenne ont pris part à ces échanges. Le Président a souligné qu'il importait de former les professionnels du transport afin qu'ils améliorent leurs connaissances et leurs compétences, de sensibiliser les différents acteurs aux avantages du transport par voie navigable et de promouvoir le rôle qu'il pouvait jouer. Sur proposition du Président, le Groupe de travail a encouragé les États membres à communiquer au secrétariat leurs observations sur le rôle de l'éducation et de la formation en vue de sa soixante-cinquième session.

26. Le Groupe de travail a insisté sur la nécessité de disposer d'infrastructures adaptées et bien entretenues pour accroître l'efficacité et la part modale du transport par voie navigable. Le Bélarus, la Pologne, la Roumanie et la Tchéquie ont communiqué des informations sur l'élimination des goulets d'étranglement, la modernisation des voies navigables et des structures hydrauliques et les défis rencontrés dans ce domaine. Le Président a souligné que les solutions dans ce domaine devaient être élaborées en coordination avec les organismes compétents en matière de protection de l'environnement.

27. Les participant(e)s ont cité la modernisation de la flotte, la conception de nouveaux types de bateaux et le recours aux carburants de remplacement parmi les moyens de surmonter les obstacles existants et d'adapter la flotte aux conditions de basses eaux et aux changements climatiques, et ont fourni des informations actualisées sur leurs projets et activités.

28. La discussion s'est poursuivie sur l'importance des ports en tant que nœuds multimodaux et sur les liaisons entre les ports et l'arrière-pays. Les délégations ont fourni des informations sur la situation actuelle et les projets en cours. Le secrétariat a mentionné le rôle des bateaux de navigation fluvio-maritime dans le développement des liaisons entre les ports et l'arrière-pays.

29. Le Groupe de travail a insisté sur le rôle que la conteneurisation pouvait jouer dans l'augmentation de la part modale de ce mode de transport et a rappelé la résolution n° 269 du Comité des transports intérieurs intitulée « Faciliter le développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures ». Le secrétariat a informé le Groupe de travail des résultats de l'atelier sur le développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures, tenu à la soixante-cinquième session du SC.3 et organisé conjointement par le SC.3 et le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique. Sur proposition du Président, le Groupe de travail a invité les États membres à communiquer leurs observations au secrétariat en vue de sa soixante-cinquième session.

30. La discussion s'est poursuivie sur les mesures réglementaires relatives au trafic et les SIF, le lancement de la plateforme EURIS⁷ et les amendements à la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires.

31. Le Groupe de travail est convenu de mesures à recommander au SC.3 afin d'aider les pays à s'attaquer à cette question, en particulier en continuant à échanger des informations sur les meilleures pratiques, en diffusant des informations sur les programmes et les stratégies disponibles et en organisant des activités de renforcement des capacités.

32. Le Président a remercié les participant(e)s pour leurs interventions et pour la richesse des débats tenus. Le Groupe de travail a décidé de maintenir cette question à l'ordre du jour.

V. Stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs (point 4 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2024/2

33. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. Dionori consacré à l'élaboration de la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs. Il a souligné les éléments clés de la stratégie et du plan d'action pour le climat. Le projet a été élaboré en consultation avec les États membres et inclut les propositions des groupes de travail du CTI. La stratégie devrait être adoptée par le CTI à sa quatre-vingt-sixième session (20-23 février 2024).

34. La Commission européenne et la CEMT ont ensuite posé des questions sur : a) la coordination des organes subsidiaires du CTI lors de l'élaboration du projet de stratégie ; et b) les moyens concrets d'assurer l'exécution de la stratégie. Le secrétariat a fourni des précisions.

35. Le Groupe de travail a réfléchi aux modalités proposées pour le suivi de l'exécution de la stratégie par les États membres (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2024/2). La Roumanie et la Commission européenne ont formulé des observations sur les informations qui doivent être demandées concernant : a) les projets pilotes, leur champ d'application et leur applicabilité par d'autres pays, afin de déterminer ceux qui pourraient être normalisés de façon à être appliqués à l'avenir aux niveaux régional et paneuropéen ; et b) les bateaux fonctionnant avec des carburants de remplacement, puisque la liste des carburants de remplacement n'est pas exhaustive et pourrait être complétée dans un avenir proche. La Roumanie a également formulé des observations sur une infrastructure de voies navigables intelligente et a mentionné les conditions préalables nécessaires à la mise en place de bateaux automatisés, parmi lesquelles devraient figurer des prescriptions techniques pour ce type de bateaux, les équipages, la communication et les règlements de police. Le Groupe de travail a décidé de supprimer l'expression « d'infrastructures des voies navigables intelligentes » au deuxième point du paragraphe 11 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2024/2 et de l'ajouter en tant que nouveau point au paragraphe 10.

36. Le Groupe de travail a invité les États membres à transmettre les autres observations qu'ils pourraient avoir au secrétariat, qui adapterait le projet de stratégie en conséquence, au besoin, en vue de la soixante-cinquième session.

37. La Belgique a présenté au Groupe de travail des informations relatives à l'initiative « Flemish Green Deal Inland Shipping » (écologisation du transport par voie navigable en Flandre) à laquelle plusieurs parties prenantes du secteur ont participé. Cette initiative est dotée de jalons fixés pour l'écologisation de la navigation intérieure flamande d'ici 2026, 2030 et, à terme, 2050, et couvre quatre domaines de travail thématiques : a) les solutions techniques ; b) les solutions financières ; c) les politiques d'appui ; et d) la mise en œuvre.

⁷ <https://www.eurisportal.eu>.

VI. Infrastructures des voies navigables (point 5 de l'ordre du jour)

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

Document : ECE/TRANS/120/Rev.4

38. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par les délégations concernant les progrès que les pays avaient accomplis en vue d'appliquer l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN). Le Président a informé le Groupe de travail de l'interruption des travaux sur la liaison Elbe-Danube. La Pologne a informé les participants de l'adoption, par le Conseil des ministres en novembre 2023, du Plan de transport pour la navigation intérieure en Pologne, qui fait référence aux prescriptions de l'AGN.

39. Le secrétariat a indiqué au Groupe de travail qu'il n'avait jusque-là pas reçu de propositions d'amendements à l'AGN.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2024/3

40. Le secrétariat a communiqué au Groupe de travail des informations sur la publication de la quatrième édition révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu).

41. Le Groupe de travail a pris note des dernières modifications demandées par les gouvernements, qui seraient intégrées dans la quatrième édition révisée du Livre bleu (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2024/3). Il a pris note des informations actualisées fournies par le Bélarus et la Fédération de Russie concernant les tronçons du réseau de voies navigables E se trouvant sur leur territoire. La Belgique a fait état des progrès réalisés concernant l'élimination du goulet d'étranglement sur le canal Albert et a indiqué que des données actualisées relatives au Livre bleu seraient transmises au Groupe de travail à sa soixante-cinquième session.

C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49, révision 2)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.2 et Amend.1

42. Le Groupe de travail a noté que l'amendement n° 2 à l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E, approuvé par le SC.3 à sa soixante-septième session, était affiché sur le site Web de la CEE.

43. Il a invité les pays à communiquer au secrétariat de nouvelles propositions d'amendements à l'Inventaire, le cas échéant.

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)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.6, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2024/4

44. Le Groupe de travail a pris note de la date proposée pour la trente-neuvième réunion du Groupe d'experts du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), à savoir la mi-mars 2024.

45. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de commencer à recueillir des informations sur l'application de la sixième édition révisée du CEVNI aux fins de l'actualisation du document sur la question et d'inscrire ce point à l'ordre du jour de sa soixante-cinquième session. La Belgique a communiqué des informations sur le processus d'alignement, sur la sixième édition du CEVNI, du règlement de police pour la navigation sur les voies navigables flamandes et de l'introduction d'amendements dans le contexte de la navigation automatisée.

46. Le Groupe de travail a examiné les propositions d'amendements à la sixième édition révisée du CEVNI, telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2024/4. Le Bélarus, la Belgique et l'EBA ont formulé des observations.

47. Le Groupe de travail a approuvé, à titre préliminaire, les amendements au : a) paragraphe 4 de l'article 1.03, à l'article 3.02 et au paragraphe 1 de l'article 10.08 ; et b) à l'article 3.02 sous réserve de la modification proposée par le Bélarus : au paragraphe 4, remplacer « sa portée doit être de 1 000m environ » par « sa portée doit être d'au moins 1 000 m ». Sur proposition de l'EBA, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de vérifier si les menues embarcations et les bateaux de plaisance étaient exclus du champ d'application du paragraphe 2 de l'article 3.02 et de modifier le texte si nécessaire.

48. Le Bélarus et la Pologne ont mentionné leurs dispositions nationales relatives au rejet des eaux usées ménagères dans les voies navigables. Les délégations ont été invitées à communiquer au secrétariat, avant la soixante-cinquième session, des informations sur leurs dispositions nationales en rapport avec les propositions d'amendements aux articles 10.04 et 10.05. Le Groupe de travail a demandé aux États membres qui sont Parties contractantes à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure de faire part de leur expérience dans l'utilisation de l'attestation de déchargement électronique.

49. Le Groupe de travail a été informé des amendements récents au Règlement de police pour la navigation du Rhin et au Règlement de police pour la navigation de la Moselle, communiqués par les commissions fluviales. Le secrétariat a été prié de les publier sous forme de documents de travail pour la soixante-cinquième session.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/5, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2024/5

50. Le Groupe de travail a poursuivi les débats sur l'harmonisation de l'annexe de la résolution n° 61 avec le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN). La Roumanie a informé les participants de la publication de l'édition 2023 de l'ES-TRIN qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2024. La Belgique a transmis des informations de la CCNR concernant la préparation de l'édition 2025 de l'ES-TRIN qui est prévue pour l'année prochaine et qui inclura plusieurs nouveaux sujets tels que le stockage et l'utilisation du méthanol, les dispositions relatives

aux timoneries réglables en hauteur, les systèmes de lutte contre l'incendie, etc. La CEMT a mentionné des problèmes concernant les petits navires à passagers qui n'ont toujours pas été résolus dans l'ES-TRIN et qui ont une incidence sur le secteur. Elle a proposé au Groupe de travail de continuer à examiner la proposition concernée en tant que point distinct de l'ordre du jour à ses prochaines sessions.

51. Le Groupe de travail a décidé d'élaborer une proposition d'amendement à l'annexe de la résolution n° 61, sur la base du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2024/5, et a demandé au secrétariat d'établir le document pour sa soixante-cinquième session en coopération avec les États membres intéressés. La Roumanie a rappelé qu'il était souhaitable de procéder à une comparaison détaillée de l'annexe à la résolution n° 61 et de l'ES-TRIN.

52. Le Groupe de travail a noté que l'amendement n° 5 à l'annexe de la résolution n° 61, révision 2, adopté par le SC.3 à sa soixante-septième session, était affiché sur le site Web de la CEE. La Roumanie et la Commission européenne ont indiqué au Groupe de travail que le Règlement délégué (UE) 2023/2477 de la Commission du 30 août 2023, modifiant la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la classification des voies d'eau intérieures de l'Union et les prescriptions techniques minimales applicables aux bâtiments, était entré en vigueur. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir la version définitive de l'amendement à l'appendice 1 de l'annexe de la résolution n° 61 en y insérant les données actualisées de la Liste des voies de navigation intérieure européennes regroupées géographiquement en zones 1, 2 et 3.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/179/Rev.1 et Add.1

53. Le Groupe de travail a noté que l'amendement n° 2 à l'annexe de la résolution n° 21, révision 2, approuvé par le SC.3 à sa soixante-septième session, était affiché sur le site Web de la CEE.

54. Le Groupe de travail a pris note des informations récentes concernant la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure présentées par la Belgique.

55. Le Groupe de travail a invité les pays à transmettre au secrétariat des informations actualisées sur les installations de réception utilisées pour le transfert des déchets produits à bord des bateaux navigant sur leurs voies navigables, le cas échéant.

56. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur l'état d'avancement des travaux du Sous-Comité 2 du Comité technique 8 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO)⁸ concernant l'élaboration du projet de norme sur la gestion et la manutention des déchets à bord des bateaux de navigation intérieure, menés lors d'une réunion tenue à Stockholm les 13 et 14 novembre 2023.

VIII. Transport fluviomaritime en Europe (point 7 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2024/6

57. Suite à la décision prise par le SC.3 à sa soixante-septième session de recueillir des informations auprès des États membres sur le transport fluviomaritime (ECE/TRANS/SC.3/220, par. 52 et 53), le Groupe de travail a entamé l'examen du projet de questionnaire établi par le secrétariat dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2024/6.

58. La discussion a porté sur l'objectif de la collecte d'informations et de l'élaboration d'une résolution à l'appui du transport fluviomaritime, la différence entre le projet de questionnaire et le rapport thématique de la CCNR sur le transport fluviomaritime en Europe

⁸ <https://www.iso.org/fr/committee/45816.html>.

publié en janvier 2020, les types de navires effectuant du transport fluvio-maritime et les zones de navigation. La Belgique a indiqué qu'il convenait d'éviter de dupliquer les travaux effectués par la CCNR. La Roumanie a fait référence à la pratique qui consiste à autoriser les navires de mer à entrer dans les voies navigables de l'Union européenne, en élaborant des règles nationales pour les zones 1 et 2, et a indiqué qu'il n'était pas nécessaire d'élaborer une résolution du SC.3 distincte contenant des prescriptions techniques harmonisées pour ce type de navire. La Pologne a indiqué que les navires de mer étaient principalement inscrits au registre maritime et que cette information ne serait pas disponible pour les autorités responsables de la navigation intérieure. Grimaldi Studio Legale Genova a souligné l'importance du questionnaire pour la collecte d'informations sur l'application par les pays des définitions des eaux protégées, des eaux abritées et des eaux situées à proximité étroite d'eaux abritées conformément à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) et a indiqué que le questionnaire concernerait tous les États membres, qu'ils fassent partie ou non de l'Union européenne.

59. Le Groupe de travail a décidé d'apporter les modifications suivantes au document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2024/6 :

- Paragraphe 5 e), première et deuxième puces, *remplacer* « mer » et « voies de navigation intérieures » *par* « navires de mer » et « bateaux de navigation intérieure » ;
- Paragraphe 6 g), troisième puce, *remplacer* le texte existant *par* « les bateaux de navigation fluvio-maritime » ;
- Paragraphe 8 n), *après* « en ce qui concerne les zones », *ajouter* « maritimes » ;
- Paragraphe 8 p), *après* « naviguant dans des zones », *ajouter* « maritimes » ;
- Paragraphe 10, *ajouter* un nouvel alinéa relatif à l'application de la définition des eaux abritées et des eaux situées à proximité étroite d'eaux abritées aux fins spécifiques de la Convention STCW.

60. Le Groupe de travail a invité les États membres à transmettre au secrétariat les autres observations qu'ils pourraient avoir, après la session, afin qu'un projet révisé puisse être établi en vue de sa soixante-cinquième session.

IX. Automatisation dans le domaine de la navigation intérieure et transports par voie navigable intelligents (point 8 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/211,
document informel SC.3/WP.3 n° 3 (2024)

61. Le Groupe de travail a amorcé l'examen du projet de feuille de route intitulée « Instaurer une coopération internationale en faveur de l'élaboration d'une base législative internationale pour la navigation automatisée » pour la période 2025-2028, en se fondant sur l'annexe de la résolution n° 95 (document informel SC.3/WP.3 n° 3 (2024)). La Belgique, la Roumanie et la Commission européenne ont formulé des observations. La Roumanie a indiqué qu'il convenait de préciser le terme « responsabilité » s'agissant de l'automatisation et de la conduite à distance dans le domaine de la navigation intérieure.

62. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir la version définitive du projet sur la base des modifications proposées et de le présenter en tant que document de travail à sa soixante-cinquième session.

63. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le Bélarus, la Belgique et la Fédération de Russie sur les progrès réalisés en matière d'automatisation et de conduite à distance des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure, ainsi que sur la formation du personnel. La Belgique a également transmis des informations sur les progrès réalisés par la CCNR s'agissant de la base réglementaire grâce à laquelle des dérogations à tous les règlements de la CCNR ont pu être octroyées afin de permettre la réalisation des

projets pilotes en cours sur le Rhin. L'édition 2022 de la définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure est utilisée par les institutions internationales dans le cadre de projets pilotes.

64. La Roumanie a indiqué qu'il serait utile de créer un groupe d'experts chargé de coordonner tous les aspects de l'automatisation de la navigation intérieure, y compris le transport fluvial, le transport de marchandises dangereuses et d'autres questions pertinentes. Le secrétariat est convenu d'étudier les possibilités d'une telle collaboration avec les secrétariats des groupes de travail respectifs, le cas échéant, et d'informer le Groupe de travail des résultats de cette analyse.

65. Sur proposition de la Belgique, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir une vue d'ensemble des groupes d'experts informels actifs relevant du SC.3 et d'inscrire cette question à l'ordre du jour préliminaire de la soixante-huitième session du SC.3.

X. Promotion des services d'information fluviale et des autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 9 de l'ordre du jour)

A. Résolution n° 57, « Directives et recommandations pour les services d'information fluviale »

Documents : ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1 et Amend.1

66. Le Groupe de travail a pris note des informations concernant l'adoption, par l'AIPCN, de l'édition 2023 de ses directives et recommandations concernant les SIF, communiquées par M. P. Creemers, Président du Groupe de travail 246 de la Commission de la navigation intérieure de l'AIPCN.

67. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'adresser une invitation au Président du Groupe de travail 246 afin qu'il participe aux travaux de sa soixante-cinquième session.

B. Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe

Documents : 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, ECE/TRANS/SC.3/166/Rev.1

68. Le Groupe de travail a noté que la version révisée de la résolution n° 58, adoptée par le SC.3 à sa soixante-septième session, était affichée sur le site Web de la CEE. Il a demandé au secrétariat d'inscrire les services de trafic sur les voies navigables intérieures à l'ordre du jour préliminaire de la soixante-huitième session du SC.3 en tant que thème des tables rondes qui seraient organisées au titre du point de l'ordre du jour relatif aux SIF.

C. Autres activités

69. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par la Commission européenne sur l'état d'avancement de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil portant modification de la Directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires.

70. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet des résultats de la Conférence 2023 sur les services d'information dans le bassin du Danube, qui s'est tenue les 5 et 6 décembre 2023 à Budapest.

71. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par les délégations sur l'état d'avancement du développement des SIF.

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)

72. Le Groupe de travail a pris note de l'état d'avancement de la mise en place et des activités du groupe de travail informel chargé d'étudier les défis ayant trait au marché du travail. L'ETF a formulé des observations. La Pologne a exprimé son souhait de participer aux activités du groupe informel.

73. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des résultats de la réunion technique sur le travail décent et durable dans le secteur de la navigation intérieure organisée par l'Organisation internationale du Travail (Genève, 20-24 novembre 2023).

XII. Statistiques des transports par voie navigable (point 11 de l'ordre du jour)

Document : Document informel SC.3/WP.3 n° 5 (2024)

74. Le Groupe de travail a pris note de la présentation de M^{me} F. Achmadi, secrétaire du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), sur les progrès réalisés dans l'élaboration d'un recensement de la circulation sur les voies navigables E et une proposition relative aux informations à recueillir pour le prochain recensement prévu en 2025. Des questions et une discussion ont suivi.

75. Les délégations ont été invitées à communiquer au secrétariat, avant la soixante-cinquième session du Groupe de travail, leurs observations sur le tableau de collecte d'informations pour le recensement de la circulation sur les voies navigables E (document informel SC.3/WP.3 n° 5 (2024)), y compris des propositions sur le contenu, le format et la portée des informations demandées ainsi que sur les éléments de données supplémentaires qui devraient être inclus.

XIII. Navigation de plaisance (point 12 de l'ordre du jour)

A. Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, révision 4)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4 et Amend.1 à 3, document informel SC.3/WP.3 n° 4 (2024)

76. Le Groupe de travail a noté qu'aucune nouvelle mise à jour et aucun nouveau spécimen de certificat international de conducteur de bateau de plaisance n'avait été transmis au secrétariat depuis la soixante-septième session du SC.3.

77. Le Groupe de travail a pris note des demandes de renseignements reçues par le secrétariat de la part de plaisanciers. L'EBA a formulé des observations. Il a été mentionné que les problèmes signalés dans ces demandes pourraient être pris en compte lors de la discussion sur la révision de la résolution n° 40.

78. Le Groupe de travail a examiné le projet de questionnaire pour la collecte d'informations, destiné aux administrations, en vue d'un éventuel réexamen de la résolution n° 40 (document informel SC.3/WP.3 n° 4 (2024)). Il a fait siennes les propositions de l'EBA visant à : a) remplacer « national waterways » (voies navigables nationales) par « national waters » (eaux nationales) ; b) traiter séparément les questions relatives à la délivrance des certificats aux ressortissants du pays et aux détenteurs de permis de résidence ; c) reformuler la question sur l'efficacité de la résolution n° 40 ; et d) modifier éventuellement les réponses proposées pour la question sur la nécessité de réviser la résolution n° 40. Une discussion a eu lieu sur la prévention de la falsification du certificat ICC. La Commission européenne, l'EBA et le secrétariat ont formulé des observations. Le secrétariat a été chargé d'établir la version

définitive du projet sur la base des observations formulées lors de la session et de l'envoyer aux autorités compétentes chargées des autorisations et aux organismes agréés qui délivrent les certificats.

79. La Pologne a soutenu le projet de document dans ses grandes lignes et a indiqué que le Ministère polonais de l'infrastructure serait heureux de le transmettre au Ministère du tourisme, qui est responsable de la supervision de la délivrance des certificats pour la navigation de plaisance.

80. Sur proposition de l'EBA, le Groupe de travail a décidé d'élaborer un autre questionnaire destiné aux plaisanciers et a demandé au secrétariat d'établir un projet de document en coopération avec l'EBA et les délégations intéressées d'ici la fin du mois de février.

B. Activités du groupe de travail informel de la navigation de plaisance

81. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des progrès réalisés jusqu'à présent par le groupe et des dates préliminaires de sa prochaine réunion en ligne, à savoir en avril-mai 2024.

XIV. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)

A. Thème de la soixante-cinquième session du Groupe de travail

82. Le Groupe de travail a décidé que le thème de sa soixante-cinquième session serait « Cap sur des transports par voie navigable intelligents et durables ».

B. Journées « Connecting Europe » (interconnexion de l'Europe) (2-5 avril 2024, Bruxelles)

83. Le Groupe de travail a pris note des informations concernant les Journées « Connecting Europe » (interconnexion de l'Europe), l'événement phare de la mobilité européenne qui se tiendra du 2 au 5 avril 2024 à Bruxelles⁹.

C. Conférence sur la navigation intelligente (16 mai 2024, Anvers (Belgique))

84. Le secrétariat a fourni des informations sur la Conférence sur la navigation intelligente qui sera organisée par le Ministère flamand de la mobilité et des travaux publics dans le cadre de la présidence belge du Conseil de l'Union européenne en 2024¹⁰.

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

85. Conformément à la pratique établie, le Groupe de travail a adopté les décisions prises à sa soixante-quatrième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

⁹ https://transport.ec.europa.eu/connectingeuropedays_en#:~:text=Join%20us%20for%20Connecting%20Europe,the%20SQUARE%20in%20Brussels%2C%20Belgium.

¹⁰ [https://belgian-presidency.consilium.europa.eu/fr/evenements/conference-sur-le-transport-maritime-intelligent/.](https://belgian-presidency.consilium.europa.eu/fr/evenements/conference-sur-le-transport-maritime-intelligent/)