


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

Genève, 6-8 novembre 2019

Rapport du Groupe de travail des transports par voie navigable sur sa soixante-troisième 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. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	8–10	4
IV. Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)	11–19	4
A. Révision du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe.....	11–18	4
B. Manifestations de haut niveau intéressant les transports européens par voie navigable.....	19	6
V. Suivi de la Conférence ministérielle internationale intitulée « Les liaisons par la navigation intérieure » (point 4 de l'ordre du jour)	20–21	6
VI. Atelier sur l'intégration du transport par voie navigable dans le transport multimodal et les chaînes logistiques (point 5 de l'ordre du jour)	22–42	6
VII. Réseau européen de voies navigables (point 6 de l'ordre du jour).....	43–47	11
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale	43–45	11
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »).....	46–47	11
VIII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 7 de l'ordre du jour).....	48–59	12
A. Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (résolution n° 24, révision 5).....	47–54	12



B.	Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2).....	55–57	13
C.	Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21, édition révisée).....	58–59	13
IX.	Automatisation de la navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour).....	60–68	14
X.	Promotion des services d'information fluviale ainsi que d'autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 9 de l'ordre du jour)	69–77	15
A.	Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (résolution n° 48, révision 3).....	69–72	15
B.	Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure (résolution n° 80)	73–74	16
C.	Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe intéressant les services d'information fluviale et coopération avec d'autres organisations internationales.....	75–77	16
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).....	78–80	17
XII.	Gestion du trafic des bateaux fluviaux d'excursions journalières et des bateaux de tourisme dans les villes européennes (point 11 de l'ordre du jour)	81–87	17
XIII.	Navigation de plaisance (point 12 de l'ordre du jour).....	88–91	19
A.	Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, révision 4) et directives concernant la résolution n° 40.....	88–90	19
B.	Lois nationales régissant la navigation des bateaux de plaisance	91	19
XIV.	Harmonisation du cadre juridique paneuropéen pour la navigation intérieure (point 13 de l'ordre du jour).....	92–94	19
A.	État des conventions et accords internationaux portant sur la navigation intérieure.....	92–93	19
B.	Application des résolutions de la CEE relatives à la navigation intérieure.....	94	19
XV.	Statistiques sur le réseau des voies navigables E (point 14 de l'ordre du jour).....	95–96	20
XVI.	Termes et définitions relatifs au transport par voie navigable (point 15 de l'ordre du jour).....	97–98	20
XVII.	Programme de travail (point 16 de l'ordre du jour).....	99–100	20
A.	Programme de travail et évaluation biennale pour 2020-2021	99	20
B.	Mise en œuvre de la stratégie du Comité des transports intérieurs.....	100	20
XVIII.	Liste provisoire des réunions prévues pour 2020 (point 17 de l'ordre du jour)	101	20
XIX.	Questions diverses (point 18 de l'ordre du jour).....	102–105	21
A.	Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport	102–103	21
B.	Résultats de la conférence Smart Rivers (transport fluvial intelligent), tenue du 30 septembre au 3 octobre 2019 à Lyon (France)	104	21
C.	Thème général de la soixante-quatrième session du Groupe de travail	105	21
XX.	Adoption du rapport (point 19 de l'ordre du jour).....	106	22

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (ci-après le Groupe de travail ou le SC.3) a tenu sa soixante-troisième session du 6 au 8 novembre 2019 à Genève.
2. Ont pris part aux travaux de la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Hongrie, Serbie, Slovaquie, Tchéquie et Ukraine.
3. Étaient représentées les organisations intergouvernementales suivantes : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et Commission du Danube. Des délégations de l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA), de la CNUCED, du Comité international des transports ferroviaires (CIT), de la Confédération des sociétés européennes de technologie maritime (CEMT) et de l'Union européenne des transports fluviomaritimes (ERSTU) étaient aussi présentes. Les organismes ci-après avaient également envoyé des délégations à l'invitation du secrétariat : Capitainerie et Garde côtière de Venise (Italie), Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN SA), Free Boating Association, Inland Waterway Transport Educational Network (réseau EDINNA), Marine Autonomous Systems Regulatory Working Group (MASRWG), École maritime de Harlingen, Union pour le développement de la région de Moravie-Silésie (Tchéquie), Université russe des transports et Upper Silesian Agency for Entrepreneurship and Development Ltd. (Pologne).
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, a souligné l'importance du transport par voie navigable, qui constitue l'un des principaux éléments de la nouvelle stratégie du Comité des transports intérieurs (CTI), ainsi que le rôle de ce mode de transport dans les activités de la Division des transports durables visant à atteindre les objectifs de développement durable, et a souhaité au Groupe de travail une session fructueuse.
5. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa soixante-deuxième session (document ECE/TRANS/SC.3/207, par. 94), M. S. Turf (Belgique) a présidé la soixante-troisième session.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/209 et document informel SC.3 n° 1 (2019)/Rev.1.

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire (document ECE/TRANS/SC.3/209), moyennant les modifications suivantes :

a) Modifier le libellé du point 11 de l'ordre du jour comme suit : « Gestion du trafic des bateaux fluviaux d'excursions journalières et des bateaux de tourisme dans les villes européennes » ;

b) Compléter le point 18 de l'ordre du jour, « Questions diverses », comme suit : a) Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport : coûts de construction des voies navigables et des ports ; b) Résultats de la conférence Smart Rivers (transport fluvial intelligent), tenue du 30 septembre au 3 octobre 2019 à Lyon (France) ; et c) Thème de la soixante-quatrième session du Groupe de travail.

Le document informel SC.3 n° 1 (2019)/Rev.1 a été ajouté à l'ordre du jour pour que les documents informels SC.3 n°s 2 à 10 (2019) puissent être pris en compte.

7. Conformément à l'usage, il a été convenu que seules les principales décisions prises figureraient dans le projet de rapport qu'élaborerait le secrétariat et dont il donnerait lecture à la fin de la session. Un rapport complet serait établi par le Président avec le concours du secrétariat et distribué après la session. Tous les exposés peuvent être consultés à l'adresse www.unece.org/trans/main/sc3/sc32019.html (onglet « Presentations »).

III. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/288 et Add.1 et 2, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/70 et Corr.1 et 2, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/72, ECE/ADN/49, ECE/ADN/51, ECE/TRANS/WP.24/145, ECE/TRANS/WP.5/66 et ECE/TRANS/WP.6/177.

8. Le SC.3 a noté les décisions prises par le Comité des transports intérieurs (CTI) à sa quatre-vingt-unième session, tenue du 19 au 22 février 2019, notamment l'adoption de la stratégie du CTI à l'horizon 2030, la résolution ministérielle sur le renforcement de la coopération, de l'harmonisation et de l'intégration à l'ère de la numérisation et de l'automatisation des transports, et les autres décisions se rapportant aux activités du SC.3.

9. Le Groupe de travail a pris note des informations sur les activités et les réalisations de la Réunion commune d'experts du Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (Comité de sécurité de l'ADN), qui avait tenu sa trente-quatrième session du 21 au 25 janvier 2019 et sa trente-cinquième session du 26 au 30 août 2019 (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/70 et Corr.1 et 2 et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/72), et du Comité d'administration de l'ADN (ECE/ADN/49 et ECE/ADN/51).

10. Le Groupe de travail a été informé des résultats : a) de la soixante-deuxième session du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), tenue du 30 octobre au 1^{er} novembre 2019, en particulier du Forum sur la connectivité durable des transports entre l'Europe et l'Asie et de la décision de mettre en concordance l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et le Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable (ECE/TRANS/WP.24/145) ; b) des ateliers de la trente-deuxième session du Groupe de travail des tendances et de l'économie des transports (WP.5), tenue du 2 au 4 septembre 2019 (ECE/TRANS/WP.5/66) ; et c) de la soixante-dixième session du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), tenue du 12 au 14 juin 2019 (ECE/TRANS/WP.6/177), dans la mesure où ils intéressaient le SC.3.

IV. Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)

A. Révision du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/189, ECE/TRANS/SC.3/2019/1, ECE/TRANS/SC.3/2019/2, ECE/TRANS/SC.3/2019/3, ECE/TRANS/SC.3/2019/4, et documents informels SC.3 n^{os} 4 et 7 (2019).

11. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé du consultant, M. J. J. Boll (École maritime de Harlingen), sur les principaux éléments de la version révisée du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe, les observations des gouvernements et des organisations internationales, recueillies par le secrétariat à la suite de la décision adoptée par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) à sa cinquante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 78) et les modifications qui en ont découlé.

12. Le SC.3 a examiné le résumé des observations transmises par la Belgique, la Fédération de Russie, la Tchéquie, la Commission du Danube, la Commission de la Moselle et l'EBA, contenu dans le document informel SC.3 n^o 7 (2019). L'Allemagne, la Belgique, la Fédération de Russie, la Commission du Danube et l'École maritime de

Harlingen ont apporté leur contribution. Le SC.3 a approuvé les amendements proposés, notamment des informations supplémentaires sur les conditions de navigation satisfaisantes, de nouveaux projets sur l'automatisation et les transports maritimes intelligents, et l'élaboration de la recommandation n° 8, qui s'intitulerait « Sécurité, sécurité et cybersécurité dans le transport par voies de navigation intérieures : lutter contre les menaces intérieures et extérieures qui pèsent sur le secteur », ainsi que les renseignements actualisés soumis par les États membres et quelques modifications rédactionnelles.

13. Le SC.3 a adopté le projet de version révisée du Livre blanc à titre préliminaire, sous réserve des modifications convenues pendant la session. Le secrétariat a été prié d'établir la version définitive du texte en s'appuyant sur les résultats de la discussion et les observations dont il n'avait pas encore été tenu compte, et de la communiquer aux gouvernements pour approbation finale le 15 novembre 2019 au plus tard. Les États membres, les commissions fluviales et les autres parties prenantes ont été invités à confirmer leur approbation au secrétariat le 1^{er} décembre 2019 au plus tard.

14. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de soumettre le Livre blanc pour examen et approbation à la quatre-vingt-deuxième session du CTI. Au nom du SC.3, le Président s'est félicité du travail accompli par le secrétariat et a remercié les gouvernements, les commissions fluviales et les autres parties prenantes de leurs contributions au Livre blanc.

15. Le SC.3 a pris note des informations du secrétariat sur les travaux préparatoires menés par la Commission européenne en vue de NAIADES III, la nouvelle stratégie de transport par voies navigables pour l'Europe 2021-2027, qui entrera en vigueur après la mise en œuvre de NAIADES II en 2020. Parmi les priorités du futur plan d'action figurent une meilleure intégration des voies navigables intérieures dans les politiques urbaines, portuaires et numériques, la pleine réalisation de leur potentiel pour le transport de marchandises et de passagers, ainsi que l'adoption de pratiques respectueuses de l'environnement, la lutte contre les changements climatiques et le passage au numérique. Le document portera sur les ambitions à l'horizon 2050 et définira les domaines d'action prioritaires pour la période à venir. À cette fin, un atelier spécial de réflexion s'est tenu à Bruxelles le 9 septembre 2019, et le Groupe d'experts de la mise en œuvre de NAIADES II a élaboré, à sa quatrième réunion, le 17 octobre 2019 à Bruxelles, les recommandations énoncées dans le document « An inland waterway transport agenda for Europe 2021-2027 » (Programme de transport par voie navigable pour l'Europe 2021-2027), fondées sur les résultats de l'atelier.

16. Le SC.3 a pris note de la présentation sur les activités et les projets en cours de la Direction de la navigation intérieure du Ministère croate de la mer, des transports et des infrastructures. La Direction s'employait à accroître le rôle de la navigation intérieure dans les réseaux de transport nationaux et transeuropéens en vue d'une intégration complète dans les grands axes internationaux et les chaînes logistiques intermodales. Pour y parvenir, elle faisait porter ses travaux sur la mise en œuvre de stratégies et l'application des lois et règlements, l'instauration d'un cadre juridique robuste, l'élaboration de programmes d'investissement et de projets d'infrastructure stratégiques axés sur le développement durable du secteur et le renforcement de la sécurité de la navigation et de la protection de l'environnement. Les principaux objectifs et priorités, à l'appui desquels de nombreux programmes et projets étaient mis en œuvre, étaient les suivants : a) la reconstruction et la modernisation de la flotte intérieure ; b) la modernisation des ports intérieurs ; c) l'abaissement de l'âge moyen du personnel du secteur ; d) la remise en état et l'entretien courant des voies navigables, ainsi que l'amélioration de la navigabilité du Danube, de la Save, de la Drave, de la Kupa et de l'Una ; e) la dématérialisation du système de transport ; et f) le développement des services d'information fluviale (SIF). Le Président a remercié la Croatie de son exposé détaillé et a invité les autres pays à informer le SC.3 de leurs activités aux prochaines sessions.

17. Le SC.3 a pris note des informations données par l'Ukraine et complétées par le Bélarus au sujet des travaux en cours et des progrès réalisés en matière de développement des voies navigables intérieures. Les 3 et 4 octobre 2019, le deuxième Forum des régions du Bélarus et de l'Ukraine s'est tenu à Jitomir (Ukraine) en la présence des Présidents des deux pays et des Ministres des transports, des infrastructures et de la communication. Des

tables rondes sur l'amélioration de la navigation et l'augmentation des volumes de transport de marchandises et de passagers entre le Bélarus et l'Ukraine le long du Dniepr et du Pripiat ont notamment été organisées. Grâce au Forum, les travaux actuels de restauration de la voie navigable E 40 ont bénéficié d'un soutien au plus haut niveau et ont été stimulés par un certain nombre de décisions intergouvernementales.

18. Le Président a remercié les intervenants. Le secrétariat a été prié d'assurer le suivi des projets présentés par le Bélarus, la Croatie et l'Ukraine, et d'élaborer, le cas échéant, des amendements aux documents correspondants de la CEE.

B. Manifestations de haut niveau intéressant les transports européens par voie navigable

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2019/5.

19. Le Groupe de travail a pris note des résultats des conférences ministérielles des États membres de la CCNR et des États membres de la Commission du Danube tenues en 2018 (ECE/TRANS/SC.3/2019/5) : a) la déclaration ministérielle adoptée le 17 octobre 2018 à Mannheim (Allemagne) à l'issue du sixième congrès de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) ; et b) le communiqué issu de la conférence ministérielle tenue le 29 juin 2018 à Belgrade à l'occasion du soixante-dixième anniversaire de la signature de la Convention de Belgrade. Le SC.3 a remercié le secrétariat d'avoir publié ces documents et l'a prié de les charger sur la page Web du SC.3, plus précisément dans la section consacrée aux normes et accords sous-régionaux, afin de les mettre à la disposition de l'ensemble des États membres et des parties intéressées.

V. Suivi de la Conférence ministérielle internationale intitulée « Les liaisons par la navigation intérieure » (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2019/6.

20. Comme suite à la décision prise par le SC.3/WP.3 à sa cinquante-cinquième session, visant à modifier le projet de recommandations sur le suivi de la mise en œuvre de la Déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international » (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 75), le SC.3 a examiné et adopté les recommandations, telles que modifiées par la Belgique dans le document ECE/TRANS/SC.3/2019/6, et a remercié cette dernière pour le travail accompli.

21. Le SC.3 a encouragé les États membres à suivre ces recommandations. Il a également demandé au secrétariat de fournir des éclaircissements aux gouvernements, si nécessaire, et d'inscrire la mise en œuvre des recommandations à l'ordre du jour de ses futures sessions. Le secrétariat a en outre été prié d'informer le CTI, à sa quatre-vingt-deuxième session, des recommandations adoptées.

VI. Atelier sur l'intégration du transport par voie navigable dans le transport multimodal et les chaînes logistiques (point 5 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels SC.3 n^{os} 8 et 10 (2019).

22. Comme suite à la décision prise par le Groupe de travail à sa soixante-deuxième session, un atelier sur l'intégration du transport par voie navigable dans le transport multimodal et les chaînes logistiques a été organisé le 6 novembre dans l'après-midi. Cet atelier visait les objectifs suivants : a) mettre en évidence et résumer les initiatives et les meilleures pratiques dans ce domaine ; b) examiner les points de vue et les expériences s'agissant des autres modes de transport ; c) développer le point de vue du Groupe de travail sur le potentiel du secteur en vue de faciliter l'intégration, de tirer parti des

avantages éventuels et de relever les défis qui pourraient se présenter ; et d) définir les mesures qui pourraient être prises au niveau national ou international.

23. Les principaux intervenants ont été les suivants : M. N. Kriedel (CCNR), M^{me} L. Rodriguez Ortega (CNUCED), M^{me} A. Krawucka (Upper Silesian Agency for Entrepreneurship and Development Ltd.) et M. P. Santarius (Union pour le développement de la région de Moravie-Silésie), M. E. Evtimov (CIT), M. M. Apostolov (Division du commerce de la CEE) et M. P. Kurenkov (Université russe des transports). La présentation de M. R. Uebachs (Rhenus Maritime Services GmbH) a été faite par le secrétariat. Tous les exposés peuvent être consultés à l'adresse www.unece.org/trans/main/sc3/sc32019.html (onglet « Workshop »).

24. Le secrétariat (M^{me} V. Ivanova) a ouvert l'atelier. Il a évoqué les liens entre les deux modes de transport et a souligné qu'il importait d'intégrer la navigation intérieure dans le transport multimodal et les chaînes logistiques, ce dont il était question dans la déclaration ministérielle de Wrocław, dans la déclaration de Mannheim, à la conférence ministérielle organisée à l'occasion du soixante-dixième anniversaire de la Convention de Belgrade, à la Conférence internationale d'experts sur le transport combiné de marchandises, tenue le 29 mai 2018 à Zagreb, et par d'autres organisations internationales.

25. M. N. Kriedel a présenté les principales conclusions de l'étude « The evolution of the modal split share of inland waterway transport in European Union countries, the role of geography, and a case study on a multimodal port project » (Évolution de la part modale de la navigation intérieure dans les pays de l'Union européenne, rôle de la géographie et étude de cas sur un projet de port multimodal), réalisée par la CCNR en 2018¹. Il a commencé par donner un aperçu de l'état actuel des performances de la navigation intérieure dans les pays où la part des voies navigables sur le Rhin et le Danube est la plus importante, ainsi que de l'évolution de la répartition modale entre 2008 et 2017. L'évolution de la répartition modale des marchandises a été exposée pour le minerai de fer, le sable, les pierres et le gravier, lesquels représentaient la plus grande part, les produits pétroliers, les produits chimiques, transportés en citernes, et les produits agricoles. Une attention particulière a été accordée au transport de conteneurs sur le Rhin et à la progression de la conteneurisation comme condition d'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques. L'importance capitale de la situation géographique et de l'infrastructure dans le processus d'intégration a été démontrée à l'aide des données relatives au trafic entre les ports maritimes et l'arrière-pays par rail et par voie navigable pour l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse et la Tchéquie. Un projet multimodal réussi en matière de logistique portuaire a été décrit pour le port de Liège (Belgique), qui est le troisième port intérieur de l'Union européenne par sa taille.

26. M^{me} L. Rodriguez Ortega a mis en lumière les tendances générales, l'évolution et les perspectives pour le secteur maritime en 2018-2019, à partir des éditions 2018 et 2019 de l'Étude sur les transports maritimes de la CNUCED². La part du transport maritime dans le commerce mondial de marchandises n'avait cessé de croître et avait atteint en 2018 plus de 80 % en volume, même si la croissance avait perdu de son élan pour cette même année. M^{me} L. Rodriguez Ortega a ensuite exposé les principaux facteurs d'incertitude. Les prévisions jusqu'en 2024 allaient dans le sens d'une poursuite de la croissance du commerce maritime. Le développement de la flotte était caractérisé par une augmentation de la capacité de transport des navires-citernes. Les principales tendances qui remodelaient le paysage du transport maritime étaient les suivantes : a) la régionalisation des flux commerciaux et des chaînes d'approvisionnement ; b) une croissance modérée des échanges ; c) le rôle de plus en plus important de la Chine dans la croissance du commerce maritime mondial ; d) l'accélération du programme de durabilité environnementale et l'incidence des changements climatiques sur les réseaux de transport ; et e) le rôle accru des nouvelles technologies et des nouveaux services, des navires autonomes et des documents électroniques, ainsi que l'utilisation de nouvelles technologies pour améliorer les performances des transports ; la base de données de la CNUCED sur les ports maritimes en

¹ www.ccr-zkr.org/files/documents/om/Multimodality_Report_Final_en.pdf.

² https://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/rmt2018_fr.pdf et https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf.

était un exemple. L'Étude avait également mis en évidence les tendances en matière d'investissement dans les activités des terminaux à conteneurs, aux fins de l'introduction de nouvelles technologies, de l'automatisation et de l'amélioration de la capacité intermodale.

27. Les présentations ont été suivies de questions et de débats sur a) les moyens d'augmenter la part modale du transport par voie navigable, b) les documents électroniques, c) les moyens de surmonter les défis du transport maritime et de la navigation intérieure, en particulier la diminution du taux de croissance et la surcapacité, et d) les perspectives de réduction des émissions grâce aux carburants propres et à la propulsion électrique. La CCNR, le CIT, l'ERSTU et la CNUCED ont pris part aux débats. La CCNR a estimé qu'il importait d'entretenir correctement et d'améliorer les voies navigables intérieures aux fins de la stabilité et de la croissance des performances du secteur. La CNUCED a souligné qu'en réponse à l'augmentation des coûts d'exploitation dans le transport maritime, il pourrait être envisagé de procéder à une consolidation au sein du secteur et à une intégration verticale entre les opérateurs de navires, les ports et les compagnies de navigation, avec le soutien des gouvernements et d'autres mécanismes.

28. M^{me} A. Krawucka a commencé par donner un aperçu général du GECT³ TRITIA, dont l'objectif était de soutenir le développement économique des quatre régions transfrontalières de la Tchéquie, de la Slovaquie et de la Pologne. Le projet TRANS TRITIA, dans le cadre du programme INTERREG Europe centrale de l'Union européenne⁴, visait à assurer une coopération étroite entre les autorités régionales et nationales et les principales parties prenantes pour la planification stratégique intégrée des flux de trafic de marchandises dans la région du GECT, l'optimisation de l'efficacité économique et la protection de l'environnement. Le projet avait débuté en 2017 avec des partenaires de trois pays, l'Upper Silesian Agency for Entrepreneurship and Development Ltd. étant le partenaire principal. En 2020, le projet devait déboucher sur une stratégie régionale de transport multimodal de marchandises, un modèle de transport Tritia, des plans d'action transfrontaliers en matière de transport multimodal de marchandises pour chaque pays et des plans d'action pour les voies navigables intérieures, les chemins de fer et les centres et terminaux logistiques intermodaux. M. P. Santarius a ensuite présenté le plan d'action Tritia pour la navigation intérieure à l'horizon 2030⁵, visant à améliorer la navigation intérieure sur l'Oder (voie navigable E 30) et élaboré à partir de l'AGN. La planification des centres et terminaux logistiques intermodaux, fondée sur l'analyse des flux de transport par route, par rail et par voie navigable, serait réalisée dans les plans d'action correspondants. Les prochaines étapes pourraient inclure l'ajout de l'E 30 au réseau de transport RTE-T et la création d'une organisation internationale, la Commission de l'Oder, chargée de gérer la navigation sur le fleuve. À cet égard, l'ERSTU a souligné la nécessité de coopérer avec d'autres organisations engagées dans le développement de la navigation sur l'E 30.

29. Dans sa présentation, M. E. Evtimov a décrit les activités du CIT ayant trait à l'interaction entre le transport ferroviaire et la navigation intérieure, ainsi qu'à la création du cadre juridique pour un marché unique. Après avoir analysé les conventions internationales existantes pour les différents modes de transport, le CIT a lancé un nouveau projet sur l'interopérabilité juridique entre les cadres réglementaires pour les voies navigables et les chemins de fer, qui aboutirait à une ligne directrice relative au droit ferroviaire/des voies navigables comprenant : a) la matrice comparative de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)/RU CIM, la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) de 2012 et la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages ; b) la carte du droit applicable en Europe et en Asie ; et c) une synthèse comportant les principes juridiques généraux applicables à la fois au transport ferroviaire de marchandises et au transport de marchandises par voie navigable. Toutefois, ce travail demandait un soutien politique et une coopération étroite avec les organisations

³ Groupement européen de coopération territoriale.

⁴ www.interreg-central.eu/Content.Node/TRANS-TRITIA.html.

⁵ www.interreg-central.eu/Content.Node/OT21-Inland-Waterway-Action-Plan.pdf.

internationales du domaine du transport par voie navigable, telles que la CCNR et la Commission du Danube. Le CIT a ainsi invité la CEE et les commissions fluviales à coopérer et à organiser un atelier pour unir leurs forces et obtenir des résultats concrets.

30. La présentation de M. M. Apostolov s'est concentrée sur les travaux de la Division du commerce de la CEE et du Centre des Nations unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), axés, d'une part, sur la facilitation du commerce par l'association des flux d'informations obtenue au moyen de l'approche fondée sur les corridors et, d'autre part, sur l'optimisation des documents de transport de base pour le transport routier, ferroviaire, maritime et par voie navigable, grâce à l'établissement d'un ensemble de données normalisées conformes au modèle de données de référence du transport multimodal du CEFACT-ONU. Un projet de ce type avait été lancé sur le corridor Ukraine-Bélarus-Lituanie (Odessa-Klaipéda). Les documents à analyser étaient les connaissances pour le transport maritime et les documents d'expédition pour la navigation intérieure, des formulaires établis selon la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, des lettres de voiture électroniques relevant de la Convention CMR, des lettres de voiture relevant de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer/des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, des carnets TIR et des carnets TIR électroniques, ainsi que des documents douaniers et commerciaux. Ces travaux visaient à permettre la continuité de la chaîne d'approvisionnement multimodale et à faciliter l'adoption d'une approche de type guichet unique. L'intervenant a souligné l'incidence des aspects juridiques sur le partage de données pour le transport multimodal et les principes de base de l'échange d'informations. Il a également mentionné les travaux en cours relatifs à d'autres modèles de données de référence et a invité les organisations des différents modes de transport à y apporter leur contribution.

31. Le SC.3 a pris note du communiqué de presse relatif à la note de position conjointe de l'Organisation des ports maritimes européens et de la Fédération européenne des ports intérieurs concernant les ports dans le système ferroviaire européen (document informel SC.3 n°8 (2019)). Le CIT a souligné que ce document contribuerait à renforcer la connectivité port-rail dans les pays de l'Union européenne.

32. Des questions ont ensuite été posées et un débat a eu lieu au sujet de la protection des données de la base de données et de la sécurité des échanges d'informations dans le cadre de l'application du guichet unique. L'Allemagne, le CIT et la Division du commerce de la CEE ont pris part à la discussion.

33. M. P. Kurenkov a donné un aperçu des principales caractéristiques des voies navigables russes, du réseau unifié en eau profonde de la partie européenne de la Fédération de Russie et de la répartition modale du transport de marchandises. Il a également soulevé la possibilité d'utiliser les voies navigables intérieures pour désencombrer les routes, le grand anneau européen et les itinéraires du transport international de marchandises par bateaux fluviomaritimes. Il a fait observer que le développement du transport multimodal et la création de centres logistiques trimodaux étaient inclus dans la stratégie de développement de la navigation intérieure de la Fédération de Russie à l'horizon 2030, et il a cité en exemple le complexe logistique trimodal de la société Logoprom à Kstovo. Il était prévu d'augmenter le nombre de terminaux trimodaux, qui pourrait aller jusqu'à deux en 2020, six en 2024 et neuf en 2030. Les modèles d'organisation du transport dans le système de transport intermodal ont été décrits plus en détail et les conditions nécessaires à la mise en œuvre du transport synchronodal dans la Fédération de Russie ont été étudiées. L'intervenant a terminé par un aperçu des approches et des expériences internationales en matière de développement du transport synchronodal et des centres logistiques trimodaux en Europe.

34. La présentation de M. R. Uebachs a mis en avant les services de Rhenus Logistics, à savoir le transport, l'entreposage, le transbordement et la logistique à valeur ajoutée. Les services logistiques intermodaux sont assurés par Contargo, le prestataire de transport trimodal pour les conteneurs d'outre-mer, et par Rhenus Intermodal Systems pour le trafic de conteneurs vers la Communauté des États indépendants et pour l'exportation de marchandises en conteneurs dans le monde entier à partir de l'Europe du Nord. Rhenus

Intermodal Systems possède sa propre flotte de conteneurs et relie la Fédération de Russie à l'Amérique du Nord et du Sud, par les États baltes, ainsi qu'à l'Extrême-Orient.

35. Se fondant sur les réponses à un questionnaire à choix multiples, le Groupe de travail a estimé que l'intégration du transport par voie navigable dans le transport multimodal et les chaînes logistiques était une priorité pour les années à venir, pour les raisons suivantes :

- Cela accroîtrait le rôle du transport par voie navigable et la part de ce mode dans les transports en général ;
- Cela reflétait la tendance de la chaîne d'approvisionnement vers une intégration accrue et une gestion davantage fondée sur la demande ;
- Le transport par voie navigable devait suivre les tendances et l'évolution des autres modes de transport afin de maintenir et d'augmenter sa compétitivité.

36. Le SC.3 a convenu que les nouveautés et les changements en cours dans le domaine de la navigation intérieure facilitaient l'intégration de ce mode dans les chaînes multimodales, citant par exemple : a) le développement des terminaux, des ports et des infrastructures portuaires ; b) la simplification des procédures transfrontalières et l'introduction de services d'organisation du trafic maritime dans les ports ; c) la rationalisation des procédures ayant trait aux documents et la facilitation de la circulation des marchandises ; d) le développement du transport de conteneurs ; et e) le potentiel que représente le trafic entre les ports maritimes et l'arrière-pays.

37. Certains avantages de l'intégration ont été mentionnés : a) amélioration de l'efficacité sur l'ensemble de la chaîne de transport, qualité des services et réduction des délais de livraison ; b) flexibilité accrue de l'ensemble de la chaîne et réduction des risques en cas de perturbation du trafic ; c) amélioration de la coordination et de la coopération entre les modes de transport ; et d) réduction des émissions, des embouteillages, du bruit et d'autres effets externes négatifs.

38. Les principales entraves au processus d'intégration étaient : a) l'insuffisance des interconnexions entre les modes de transport ; b) le soutien insuffisant de l'État et du public ; et c) les perturbations possibles, telles que les phénomènes de basses eaux et les grèves.

39. Le SC.3 était d'avis que l'intégration pouvait entraîner un certain nombre de défis pour la navigation intérieure, notamment : a) un besoin accru d'innovation technique pour l'entretien et le développement des infrastructures ; b) la nécessité d'améliorer l'interface opérationnelle avec les autres moyens de transport au niveau des nœuds logistiques ; et c) des contraintes liées aux ressources (financement et personnel).

40. Les participants sont convenus que ce processus pourrait être stimulé par : a) le développement de la synchronodalité dans les ports fluviaux ; b) l'introduction de régimes d'aides publiques visant à accroître le transfert modal vers la navigation intérieure et le rail, à soutenir les ports intérieurs et le transport combiné et à offrir des services intégrés ; c) l'amélioration des connexions entre les ports maritimes, les ports intérieurs et les plateformes de l'arrière-pays, ainsi que de l'interconnectivité entre le transport ferroviaire et le transport routier ; d) la mise en place de plateformes communes pour l'échange de données normalisées et l'introduction de processus logistiques automatisés pour le transfert des données ; et e) l'élimination des blocages administratifs et législatifs.

41. La moitié de ceux qui avaient répondu au questionnaire participaient déjà à des projets internationaux d'intégration et un tiers, à des projets nationaux. Le SC.3 a convenu que les prochaines étapes pour le secteur pourraient être : a) le déploiement d'une stratégie multimodale à long terme ; et b) une utilisation plus efficace des infrastructures régionales et transfrontalières.

42. La Commission du Danube a informé les participants qu'elle travaillait à l'élaboration d'une stratégie visant à développer le transport intermodal dans la région du Danube. Le SC.3 l'a invitée à le tenir informé de l'évolution de la situation aux prochaines sessions.

VII. Réseau européen de voies navigables (point 6 de l'ordre du jour)

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

Document(s) : ECE/TRANS/120/Rev.4, ECE/TRANS/SC.3/2019/7 et document informel SC.3 n° 6 (2019).

43. Le Groupe de travail a adopté le plan d'action en vue de la ratification, l'acceptation ou l'approbation de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale, et de l'adhésion à cet instrument (ECE/TRANS/SC.3/2019/7), établi par le secrétariat conformément à la décision prise par le SC.3/WP.3 à sa cinquante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 41). Le secrétariat a été prié de publier une brochure et de la mettre en ligne sur le site Web du SC.3.

44. Le SC.3 a pris note des informations fournies par le secrétariat, et complétées par le Président, au sujet de la Décision d'exécution (UE) 2019/1118 de la Commission relative au projet transfrontalier Seine-Escaut sur les corridors de réseau central « Mer du Nord-Méditerranée » et « Atlantique », adoptée le 27 juin 2019 (document informel SC.3 n° 6 (2019)). Le SC.3 s'est félicité de cette décision et a noté qu'elle contribuerait de manière notable à la mise en œuvre de l'AGN. Le secrétariat a été prié de suivre la mise en œuvre du projet et de prendre contact avec les pays qui y participaient pour actualiser le Livre bleu en temps voulu.

45. Le SC.3 a pris note des informations données par le secrétariat au sujet des progrès réalisés dans l'élaboration du concept de conditions de navigation satisfaisantes et concernant le sous-groupe sur la question, lequel avait été chargé de formuler des projets de recommandations comme suit : a) en vue de l'élaboration de lignes directrices/normes harmonisées relatives aux conditions de navigation satisfaisantes ; b) pour que les voies navigables intérieures répondent aux besoins des utilisateurs en matière de navigation fluide dans un climat en évolution, compte tenu des différentes caractéristiques des voies navigables ; et c) sur la stratégie future du RTE-T eu égard au développement des voies navigables intérieures.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 et Amend.1 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/26.

46. Le Groupe de travail a approuvé l'amendement 2 à la troisième édition révisée du Livre bleu, présenté dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/26 et approuvé à titre préliminaire par le SC.3/WP.3 à sa cinquante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 42). Le Bélarus a indiqué que l'écluse Ragodoch, la sixième récemment modernisée sur la section bélarussienne du canal du Dniepr au Boug, avait été mise en service en octobre 2019. Ces travaux s'inscrivaient dans le cadre du programme de développement de la navigation intérieure et du transport maritime de la République du Bélarus et de la mise en œuvre de l'AGN. L'écluse, entièrement modernisée, satisfaisait aux prescriptions de la classe Va ; deux autres écluses, pour lesquelles la phase de conception avait déjà commencé, seraient modernisées d'ici à 2021.

47. Le SC.3 a demandé au Bélarus et à l'Ukraine d'élaborer une proposition d'amendement au Livre bleu concernant la nouvelle voie navigable E 40-01.

VIII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110.

48. Le Groupe de travail a pris note des rapports des cinquante-quatrième et cinquante-cinquième sessions du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110) et les a approuvés.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 et Amend.1 et 2, ECE/TRANS/SC.3/2019/8, ECE/TRANS/SC.3/2019/9 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15.

49. Le Groupe de travail a approuvé les projets d'amendements au CEVNI proposés par le Groupe d'experts du CEVNI à sa vingt-neuvième réunion, qui avait eu lieu le 2 octobre 2018, et à la session extraordinaire tenue les 7 et 8 février 2019, approuvés à titre préliminaire par le SC.3/WP.3 à ses cinquante-quatrième et cinquante-cinquième sessions (ECE/TRANS/SC.3/2019/8, annexe I). Il a été demandé au secrétariat de les publier en tant qu'amendement 3 à la révision 5 du CEVNI. Le Groupe de travail a également pris note du rapport de la trentième réunion du Groupe d'experts du CEVNI, tenue le 18 juin 2019 (ECE/TRANS/SC.3/2019/8, annexe II).

50. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des conclusions de la trente et unième réunion du Groupe d'experts du CEVNI, laquelle s'était tenue le 5 novembre 2019, juste avant la soixante-troisième session du Groupe de travail. Le SC.3 a pris note des informations détaillées données par la Fédération de Russie au sujet de la discussion et des décisions du Groupe d'experts, et a demandé à ce dernier de continuer à travailler sur les questions en suspens à sa prochaine réunion. Le SC.3 a approuvé la proposition de la Fédération de Russie de renommer l'article 4.07 du CEVNI « Système d'identification automatique (AIS) pour la navigation intérieure et Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur) ». L'Allemagne a souligné qu'il importait d'harmoniser le CEVNI avec les autres règlements européens et de le mettre à jour au regard des récents développements technologiques. Le Président a invité l'Allemagne à participer aux travaux de mise à jour du CEVNI. Le SC.3 a noté que le secrétariat, à la demande du Groupe d'experts du CEVNI, avait compilé les amendements au Code qui avaient été approuvés. Il a été demandé au secrétariat de tenir compte des derniers amendements et de les introduire sur le site Web du SC.3.

51. Le SC.3 a demandé au secrétariat de publier le rapport complet de la réunion en tant que document de travail pour la cinquante-sixième session du SC.3/WP.3. Le Groupe de travail a relevé que la prochaine réunion du Groupe d'experts (trente-deuxième réunion) était prévue l'après-midi du 11 février 2020, juste avant la cinquante-sixième session du SC.3/WP.3.

52. Le SC.3 a soutenu la décision du Groupe d'experts du CEVNI de recueillir des informations sur l'utilisation du signal tritonal par les bateaux naviguant au radar par visibilité réduite sur les voies navigables intérieures, et sur les règles de navigation des États membres. Les délégations ont été invitées à se mettre en rapport avec leurs gouvernements pour fournir ces informations au secrétariat.

53. Le SC.3 a soutenu la décision du Groupe d'experts du CEVNI de comparer le CEVNI, révision 5, avec les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) et les Règles de navigation du bassin de la Save, aux fins de la sixième révision du CEVNI, et a demandé au secrétariat de commencer ce travail en coopération avec la Commission du Danube et la Commission de la Save.

54. Le Groupe de travail a été informé des travaux préparatoires de la sixième révision du CEVNI. Il a décidé d'achever ces travaux en 2020-2021 en vue de l'adoption de la révision 6 en 2021 et de sa publication la même année dans les trois langues officielles, sur papier et sous forme électronique.

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.3/2019/10 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/18.

55. Le Groupe de travail a adopté dans sa résolution n° 93 les amendements à l'annexe de la résolution n° 61 (révision 2) que le SC.3/WP.3 avait approuvés à titre préliminaire (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108, par. 64, et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 57 et 58), à savoir : a) Chapitre 8C, « Dispositions spéciales applicables aux bateaux munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est égal ou inférieur à 55 °C » ; b) Chapitre 10A, « Systèmes de rampe » ; c) Modification de l'appendice 1 ; et d) Appendice 10, « Dispositions supplémentaires pour les bateaux utilisant des combustibles dont le point d'éclair est égal ou inférieur à 55 °C » (ECE/TRANS/SC.3/2019/10).

56. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. C. Telesca (CEMT) sur les travaux en cours visant à modifier le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) afin d'ajouter des prescriptions précises pour les bateaux d'excursions journalières ne dépassant pas 24 mètres de longueur et autorisés à transporter jusqu'à 150 passagers. La proposition de la CEMT avait été examinée à la réunion du Groupe de travail du CESNI en 2019 et il avait été décidé de poursuivre ce travail en vue d'élaborer des règlements plus généraux pour tous les types de petits bâtiments, en particulier ceux qui ne peuvent pas se conformer pleinement à la réglementation européenne. Cette discussion se poursuivrait à la prochaine réunion du Groupe de travail du CESNI, en avril 2020. Comme demandé par la CEMT, le SC.3 a prié le secrétariat de continuer à recueillir des informations auprès des États membres sur les dispositions relatives à ces petits bâtiments qui figurent dans leurs réglementations nationales et a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour des futures sessions du SC.3 et du SC.3/WP.3. La CEMT a été invitée à apporter des modifications au projet figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/18, s'il y avait lieu, en vue de son examen ultérieur par le SC.3/WP.3.

57. Le SC.3 a pris note des informations du secrétariat concernant la préparation de la traduction russe de l'ES-TRIN, édition 2019, dont le texte définitif serait établi pour la cinquante-septième session du SC.3/WP.3.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/179, TRANS/SC.3/150 et Add.1 à 3, ECE/TRANS/SC.3/2019/11 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/19.

58. Le Groupe de travail a adopté l'annexe modifiée à la résolution n° 21, que le SC.3/WP.3 avait approuvée à titre préliminaire (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 64), en vertu de sa résolution n° 94, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/2019/11.

59. Le SC.3 a demandé au secrétariat de poursuivre la mise à jour de la liste des stations de réception pour le transbordement des déchets produits à bord des bateaux sur les voies navigables européennes (TRANS/SC.3/150 et Add.1 à 3), à partir de la proposition de la Roumanie, qui avait été approuvée à titre préliminaire par le SC.3/WP.3 à sa cinquante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 65). L'adoption de la liste révisée était prévue pour 2020.

IX. Automatisation de la navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2019/12, ECE/TRANS/SC.3/2019/13 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/20.

60. Une table ronde sur l'automatisation de la navigation intérieure s'est tenue dans la matinée du 7 novembre 2019. Elle était animée par M. J. Fanshawe, Président du MASRWG (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord).

61. Le Président a fait un exposé sur les tâches et activités du Groupe de travail 210 « Navigation intelligente sur les voies navigables intérieures », de l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN), qui a été créé en janvier 2019 et réunit des parties prenantes de pays d'Europe, d'Amérique du Nord et d'Asie. L'accent a été mis sur la navigation intelligente sur les voies intérieures, ainsi que sur les nouveautés qui mises en place au niveau des fournisseurs d'infrastructures et des gestionnaires de trafic des voies navigables intérieures en vue de stimuler et de maximiser le déploiement de la navigation intelligente. Les travaux aboutiraient principalement à un rapport final destiné aux autorités des voies navigables en tant qu'utilisateurs finaux, et à une bibliothèque numérique.

62. Le SC.3 a examiné les termes et définitions relatifs à l'automatisation de la navigation intérieure et à la navigation intelligente figurant dans les documents ECE/TRANS/SC.3/2019/13 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/20. L'Allemagne a proposé d'ajouter la communication de bateau à bateau dans la terminologie sur la navigation intelligente, afin de prévenir les collisions. L'ERSTU a jugé souhaitable d'étendre la définition aux navires de mer, de façon à la rendre également applicable au transport maritime. L'animateur a informé les participants à la session des travaux actuellement menés par l'OMI et par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) sur la terminologie des navires autonomes, et a recommandé d'examiner la norme ISO 23860 et d'autres définitions de l'ISO pour les navires sans équipage et les centres de commande à distance. La Fédération de Russie s'est déclarée favorable à cette terminologie et a proposé d'ajouter des dispositions concernant la zone d'essai pour la navigation intelligente, dont l'objectif serait de faciliter le travail des organismes de contrôle et de certification. La Belgique et l'Allemagne ont rappelé au SC.3 les travaux en cours et les tables rondes organisées par la CCNR sur la mise à jour et l'extension des définitions des niveaux d'automatisation. Le secrétariat a souligné que la terminologie devrait être mise en concordance avec celle des autres modes de transport. La présence physique du conducteur à bord d'un bateau automatisé et les moyens éventuels d'améliorer les définitions ont ensuite été débattus. L'Allemagne, la Belgique, la Fédération de Russie et la Commission du Danube ont formulé des observations. Pour résumer les échanges, l'animateur a proposé une solution consistant à opérer une distinction entre la commande à terre, la surveillance à terre et la supervision à terre. Le secrétariat a été prié d'établir un document de travail qui donnerait une vue d'ensemble des termes et définitions existants, pour examen par le SC.3/WP.3.

63. Le SC.3 a examiné les priorités de travail relatives à la création d'un cadre normatif et législatif pour la navigation automatisée et la navigation intelligente. L'Allemagne, la Belgique, la Fédération de Russie, la Commission du Danube et l'animateur ont participé à la discussion, dont les points suivants sont ressortis : a) la technologie était déjà en avance, tout comme les essais de bateaux sans équipage ; b) la responsabilité des armateurs était un critère primordial ; c) les règlements devraient suivre les progrès technologiques et étaient également importants ; et d) en raison de la nature particulière des voies navigables intérieures, il faudrait prévoir plus de temps avant le début de l'exploitation commerciale pour les bateaux pleinement autonomes que pour les bateaux automatisés. L'animateur a conclu que les contextes technologique et réglementaire étaient étroitement liés et devraient, par conséquent, être coordonnés et synchronisés dans le cadre d'une coopération active de toutes les parties, auprès desquelles il conviendrait de se renseigner et qu'il faudrait sensibiliser à cette question. L'EBA a informé les participants à la session sur la déclaration de position relative à la navigation autonome appliquée aux bateaux de sport et de plaisance, adoptée par son Assemblée générale.

64. Le Groupe de travail a examiné et adopté la résolution intitulée « Renforcement de la coopération internationale en faveur du développement de la navigation intelligente sur les voies navigables intérieures » (ECE/TRANS/SC.3/2019/12, annexe I) en tant que résolution n° 95, sous réserve des modifications proposées par la Belgique, la Fédération de Russie, la Commission du Danube et l'animateur et approuvées pendant la session. Le SC.3 a poursuivi l'examen du projet de feuille de route pour une coopération internationale en faveur de la promotion et du développement de la navigation intelligente sur les voies navigables intérieures (ECE/TRANS/SC.3/2019/12, annexe II); comme suite à la proposition de la Fédération de Russie, il a convenu de renommer la mesure n° 4 « dématérialisation » et a approuvé la feuille de route. Le secrétariat a été prié d'élaborer pour la quatre-vingt-deuxième session du CTI un document concis sur les activités actuelles du SC.3 dans le domaine de l'automatisation de la navigation intérieure.

65. Le Groupe de travail a examiné la proposition, élaborée par la Belgique, visant à harmoniser le cadre légal et les domaines d'action en vue de favoriser les innovations en matière de navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/2019/13). La Belgique a fourni des éclaircissements et a invité toutes les délégations à participer à ce travail. Se référant aux informations détaillées et complètes préparées par la Belgique, l'animateur a apporté son soutien au document. La Fédération de Russie a demandé au secrétariat de communiquer la proposition aux gouvernements dans toutes les langues de travail afin qu'il y ait plus de temps pour l'examiner. Le SC.3 a approuvé cette proposition et encouragé les États membres à soutenir et à poursuivre ce travail, et à soumettre leurs propositions pour étoffer le document.

66. Le SC.3 a pris note des informations du secrétariat concernant les résultats de l'atelier sur la cybersécurité dans la navigation intérieure, tenu à Bonn (Allemagne) le 5 septembre 2019 sous les auspices de la CCNR et en partenariat avec le Ministère fédéral allemand des transports et des infrastructures numériques et l'AIPCN. Les objectifs étaient de sensibiliser les participants à la cybersécurité, d'examiner et de mettre au point des concepts de cyberrésilience pour assurer la continuité du service dans la navigation intérieure et de s'entendre sur la manière de réduire au minimum les risques qui ont une incidence sur la fiabilité de l'environnement numérique de la navigation intérieure. Les principales présentations ont montré qu'il fallait faire face aux défis complexes que pose la cybersécurité si l'on souhaitait réussir la transition numérique. L'ERSTU a demandé au secrétariat d'examiner avec la CCNR la possibilité de mettre les présentations à la disposition des États membres.

67. Le SC.3 a décidé d'inscrire la navigation intelligente à l'ordre du jour de la cinquante-septième session du SC.3/WP.3. Il a en outre confirmé la décision du SC.3/WP.3 de continuer à échanger des données à ce sujet au moyen d'un questionnaire et demandé au secrétariat de collecter des informations pour la cinquante-septième session.

68. Le Président a remercié l'animateur d'avoir permis une discussion fructueuse et l'a invité à participer à de futures sessions.

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

A. Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (résolution n° 48, révision 3)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/2019/14 et documents informels SC.3 n° 2 (2019) et SC.3/WP.3 n° 15 (2019).

69. M. W. Haupt, Président du Groupe international d'experts de l'ECDIS (Allemagne), a rappelé les travaux sur l'édition 2.4 de la norme ECDIS Intérieur menés depuis 2011,

l'adoption par la cinquante-neuvième session du SC.3 de la résolution n° 84 et d'autres amendements. Il a informé les participants que le Groupe d'experts avait examiné les propositions formulées par la Fédération de Russie dans le document informel SC.3/WP.3 n° 15 (2019). Le Groupe d'experts avait accepté les propositions relatives à la section 4 et convenu que les figures 1 à 4 de la section 4B devraient être complétées au moyen de l' AIS, mais avait décidé de reporter l'examen de cette question à sa prochaine réunion. La Fédération de Russie a présenté une proposition actualisée pour la section 4B et a invité le Groupe d'experts à poursuivre les travaux de mise à jour des figures.

70. Le Groupe de travail a adopté en tant que résolution n° 96 l'annexe révisée de la résolution n° 48, contenant la Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure, que le SC.3/WP.3 avait approuvée à titre préliminaire à sa cinquante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 79).

71. Le SC.3 a remercié M. Haupt pour son excellent travail.

72. Le SC.3 a pris note de l'exposé du Président du Groupe international d'experts sur les travaux du Groupe d'harmonisation ECDIS Intérieur concernant la norme internationale, l'objectif de l'évolution future de la norme, sa mise en œuvre aux niveaux mondial, européen et national et les organisations internationales qui y contribuent. Le Président du Groupe d'experts a indiqué que le Groupe d'harmonisation ECDIS Intérieur avait décidé de commencer à travailler sur la prochaine version de cette norme et que ce travail serait également organisé dans le cadre du Groupe de travail du CESNI sur les technologies de l'information, conformément au programme de travail pour 2019-2021. L'objectif était d'assurer la mise à jour régulière de la norme. L'intervenant a répondu à une question de l'ERSTU en donnant des explications sur l'applicabilité de la norme au cabotage.

B. Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure (résolution n° 80)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/199, ECE/TRANS/SC.3/2019/15, ECE/TRANS/SC.3/2019/16, ECE/TRANS/SC.3/2019/17 et document informel SC.3 n° 3 (2019).

73. Le Groupe de travail a examiné l'annexe révisée de la résolution n° 80, contenant la Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure, que le SC.3/WP.3 avait adoptée à titre préliminaire à sa cinquante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 81 et 82). Comme suite à la proposition de la Fédération de Russie, le SC.3 a adopté l'annexe en tant que résolution n° 97.

74. Le SC.3 a remercié M. C. Plasil, Président du Groupe international d'experts des avis à la batellerie (Autriche), pour son excellent travail.

C. Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe intéressant les services d'information fluviale et coopération avec d'autres organisations internationales

75. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par la Fédération de Russie sur les rapports adoptés par l'AIPCN et a demandé au secrétariat de commencer à réviser la résolution n° 57. Le secrétariat a informé le SC.3 de la décision de l'AIPCN de mettre ses rapports à la disposition des États membres de la CEE et de sa proposition de développer la coopération avec cette dernière. Les gouvernements peuvent contacter le secrétariat pour obtenir des exemplaires des rapports de l'AIPCN. L'ERSTU a salué la décision de l'AIPCN.

76. Le SC.3 a pris note des informations concernant : a) l'étude d'appui à l'évaluation de la Directive SIF par la Commission européenne ; b) la prochaine semaine consacrée aux SIF, prévue du 25 au 29 novembre 2019 à Liège (Belgique) ; et c) la Conférence sur les

services d'information du Danube – DISC'19, devant se tenir à Timisoara (Roumanie) les 17 et 18 décembre 2019 sur le thème « Solutions innovantes pour des conditions de navigation satisfaisantes (INNOways4WW) », et a encouragé toutes les parties prenantes à participer.

77. Le Groupe de travail a pris note des informations données par l'Ukraine au sujet du développement des SIF sur les voies navigables ukrainiennes et de la coopération dans le cadre du projet avec la Commission européenne en matière d'assistance technique pour le développement des transports sur le Dniepr, dont l'objectif est de soutenir les réformes dans le domaine de la navigation intérieure. Ces éléments avaient conduit à une convergence des législations européenne et ukrainienne. Des experts de l'Union européenne avaient visité le centre principal des SIF à Odessa en juillet 2019 et avaient discuté des activités à mener pour le développement des SIF du Dniepr et du Danube.

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)

78. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat concernant l'adoption, le 2 août 2019, de la directive déléguée complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, et concernant l'état d'avancement des autres actes délégués et d'exécution relevant de cette directive.

79. Le SC.3 a demandé au secrétariat de commencer la révision de la résolution n° 31. Il a en outre demandé aux États membres ne faisant pas partie de l'Union européenne d'informer le secrétariat de leurs accords bilatéraux ou multilatéraux avec les États membres de l'Union européenne en matière de reconnaissance mutuelle des certificats de conducteur de bateau et d'équipage.

80. Le SC.3 a demandé au secrétariat d'inscrire ce point à l'ordre du jour de la cinquante-sixième session du SC.3/WP.3 et d'établir un document de travail fondé sur le Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN).

XII. Gestion du trafic des bateaux fluviaux d'excursions journalières et des bateaux de tourisme dans les villes européennes (point 11 de l'ordre du jour)

81. Comme suite à la décision prise à sa soixante-deuxième session (ECE/TRANS/SC.3/207, par. 95), le SC.3 a tenu, dans la matinée du 8 novembre 2019, une table ronde sur les systèmes existants pour la gestion du trafic des bateaux fluviaux d'excursions journalières et des bateaux de tourisme dans les villes européennes. L'accent a été mis sur : a) l'organisation du système de gestion du trafic pour les bateaux d'excursions journalières et les bateaux de tourisme ; b) la base juridique ; c) les autorités responsables ; d) la régulation du trafic ; et e) la communication radio et les rapports, et d'autres questions pertinentes. Les principaux intervenants étaient MM. P. Jordan et C. Beck, CGN SA (Suisse), M. S. Nuccio, Capitainerie et Garde côtière de Venise (Italie), et M. E. Brodsky (Fédération de Russie).

82. M. P. Jordan a donné un aperçu de la structure et des activités de CGN SA, qui opère sur le Léman en Suisse et en France. Les services comprennent les transports publics, les activités touristiques, la flotte à vapeur traditionnelle « Belle Époque » et un chantier naval pour la construction et l'entretien des bateaux. M. Jordan a mentionné le cadre juridique, la composition de la flotte et les défis que doit relever la société. M. C. Beck a ensuite présenté la réglementation en matière de gestion du trafic, qui est définie : a) sur le territoire suisse, par la législation nationale sur la navigation intérieure, par la réglementation sur le transport public, qui dépend de l'Office fédéral des transports (OFT)

et englobe les règles relatives à la construction, au travail, à la formation et au transport des passagers, et par les exigences des autorités cantonales ; b) du côté français, par la législation française ; et c) par les règles de navigation sur le Léman, telles que déterminées par l'accord bilatéral. Le trafic est régulé par les exploitants de la CGN. Pour les communications radio, il n'y a pas de canaux particuliers, à l'exception du canal 16, qui est le seul canal international autorisé sur le lac, et d'un canal destiné aux services de secours. CGN SA est responsable de la sécurité de ses propres infrastructures à terre, ainsi que de celles des cantons et des villes. L'OFT est l'organisme de contrôle. La société évalue elle-même les conditions de sécurité de la navigation et, si nécessaire, impose des restrictions liées aux conditions météorologiques, au niveau de l'eau et aux courants qui peuvent se former sur le lac.

83. Dans le cadre de son exposé, M. S. Nuccio a présenté les expériences des autorités compétentes dans la lagune de Venise, à savoir les autorités maritimes et portuaires de Venise, la surintendance inter-régionale pour les œuvres publiques du Ministère des transports et des infrastructures, et les municipalités vénitienne et autres. Les moyens de gestion du trafic comprennent les VTS⁶, des services de pilotage à terre et un système pour les canaux intérieurs, qui est en cours d'élaboration. La navigation est régie par le code de la navigation et les règlements et ordonnances de la capitainerie, le code de la navigation des bateaux de plaisance, le règlement de coordination de la navigation locale et les ordonnances de la surintendance inter-régionale ; aucune règle spécifique aux bateaux d'excursions journalières n'est appliquée. Le marquage des canaux suit le CEVNI et l'AISM⁷, selon la nature des voies navigables. L'intervenant a ensuite décrit le cadre législatif pour la navigation dans les canaux portuaires et le transport de passagers, les types de bateaux à passagers maritimes et fluviaux utilisés pour les excursions journalières, le système électronique complexe de gestion du trafic et les travaux en cours sur le système de surveillance du trafic.

84. M. E. Brodsky a décrit le trafic des bateaux à passagers effectuant des excursions journalières et des bateaux de plaisance sur les canaux de Saint-Pétersbourg (Fédération de Russie), lequel se caractérise par une forte densité pendant les saisons touristiques, en particulier dans le centre de la ville. Cette forte densité a des conséquences sur la sécurité des passagers et de la navigation. Un autre risque, souvent négligé par les exploitants de petits bateaux à passagers, est celui des ponts basculants ouverts de nuit pour les grands navires. Un système efficace de gestion du trafic pour ce type de bateau pourrait améliorer la situation actuelle. L'administration fluviale recueillait des informations auprès d'autres villes européennes. L'intervenant a souligné les conclusions de l'administration et les questions en suspens, et a remercié les autres intervenants pour les informations fournies sur la gestion du trafic.

85. Des questions ont ensuite été posées et un débat a eu lieu au sujet des différents aspects liés aux systèmes de gestion du trafic, aux panneaux et signaux de navigation, aux autorités responsables, aux principes de régulation du trafic pour les bateaux de ce type, à la communication radio, à l'AIS et à la communication avec les conducteurs. L'Allemagne, la Belgique, la Fédération de Russie, la Commission du Danube, CGN SA, la Capitainerie et Garde côtière de Venise et le secrétariat ont apporté leur contribution.

86. Le Président a remercié les intervenants pour la qualité de leurs présentations et leur précieuse contribution à la session.

87. Le Groupe de travail a estimé que cette question présentait un intérêt dans le cadre de ses activités et a décidé de la combiner avec les prescriptions techniques applicables aux petits bateaux à passagers d'une longueur maximale de 24 mètres en tant que point distinct de son ordre du jour.

⁶ Services d'organisation du trafic maritime.

⁷ Association internationale de signalisation maritime.

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) et directives concernant la résolution n° 40

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4 et Amend.1,
ECE/TRANS/SC.3/2019/18 et document informel SC.3 n° 9 (2019).

88. Le Groupe de travail a adopté un amendement à l'annexe IV de la résolution n° 40 (révision 4) en tant qu'amendement 2 (ECE/TRANS/SC.3/2019/18) et a demandé au secrétariat d'établir une version du texte qui incorpore les amendements à la résolution n° 40 déjà adoptés.

89. Le Groupe de travail a noté que d'autres spécimens du Certificat international de conducteur de bateau de plaisance avaient été transmis au secrétariat et étaient disponibles dans la base de données de la CEE, à savoir ceux de l'Afrique du Sud, de l'Irlande et de la Lituanie. Le SC.3 a remercié la Croatie d'avoir transmis le spécimen du certificat au secrétariat pendant la session (document informel SC.3 n° 9 (2019)).

90. Le Groupe de travail a encouragé les États membres qui appliquaient encore la résolution n° 14 à ne plus appliquer que la résolution n° 40.

B. Lois nationales régissant la navigation des bateaux de plaisance

91. Le SC.3 a relevé qu'aucun élément nouveau concernant les informations disponibles n'avait été soumis au secrétariat jusqu'alors.

XIV. Harmonisation du cadre juridique paneuropéen pour la navigation intérieure (point 13 de l'ordre du jour)

A. État des conventions et accords internationaux portant sur la navigation intérieure

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2019/19.

92. Le Groupe de travail a pris note des informations sur l'état actuel des instruments juridiques relatifs à la navigation intérieure, ainsi que sur l'augmentation du nombre de Parties contractantes depuis la Conférence paneuropéenne sur le transport par voie navigable, tenue à Bucarest en 2006, exposées dans le document ECE/TRANS/SC.3/2018/11. Il a invité les gouvernements à tenir le secrétariat informé de toute rectification ou de tout ajout à opérer dans ce document.

93. Le Groupe de travail a encouragé les gouvernements qui ne l'avaient pas encore fait à adhérer aux conventions des Nations Unies relatives à la navigation intérieure.

B. Application des résolutions de la CEE relatives à la navigation intérieure

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2019/20.

94. Le Groupe de travail a pris note de l'état des résolutions de la CEE et de leur application sur la base du document ECE/TRANS/SC.3/2019/20 ; il a invité les États membres qui ne l'auraient pas encore fait à les mettre en œuvre.

XV. Statistiques sur le réseau des voies navigables E (point 14 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2018/14.

95. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. A. Blackburn, secrétaire du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), sur les débats tenus à la soixante-dixième session au sujet du recensement des voies navigables E et sur le suivi de la mise en œuvre de la répartition modale et les indicateurs de suivi supplémentaires pour la navigation intérieure.

96. Le SC.3 a demandé au secrétariat de continuer à travailler sur le recensement des voies navigables E et a approuvé la proposition de visualiser le trafic sur les voies intérieures à partir des données existantes d'Eurostat et de la base de données du Livre bleu. Toutefois, les données de certains pays membres de la CEE manquant dans la base de données d'Eurostat, le SC.3 a demandé à ces pays de déterminer quelles données pourraient être pertinentes.

XVI. Termes et définitions relatifs au transport par voie navigable (point 15 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2018/15-ECE/TRANS/WP.5/2018/5,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/8 et
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/24.

97. Le Groupe de travail a pris note des informations données par le secrétariat sur les progrès réalisés dans l'élaboration du glossaire terminologique relatif au transport par voie navigable. Le SC.3 a demandé au secrétariat d'inclure dans le groupe de correspondance pour le glossaire, dont les États membres font déjà partie, les commissions fluviales et les autres organisations internationales concernées.

98. Le SC.3 a demandé au secrétariat d'établir le projet pour examen à la cinquante-septième session du SC.3/WP.3 et d'achever le document en 2020-2021 en vue de son adoption en 2021. La Belgique et la Fédération de Russie ont fait état de la portée considérable de ce travail, de l'intérêt de ce document pour le Groupe de travail et de sources d'information supplémentaires. Le SC.3 a demandé au secrétariat d'inscrire le glossaire dans le plan des publications pour 2021, dans les trois langues, sur papier et sous forme électronique.

XVII. Programme de travail (point 16 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2019/21.

A. Programme de travail et évaluation biennale pour 2020-2021

99. Pour l'avenir, le SC.3 a décidé de maintenir le programme de travail biennal et le plan quadriennal, tels que proposés par le secrétariat dans le document ECE/TRANS/SC.3/2019/21. Le Groupe de travail a examiné et adopté son programme de travail pour 2020-2021 et les critères pertinents permettant son évaluation biennale. Le secrétariat a été invité à soumettre le programme de travail ainsi adopté au CTI.

B. Mise en œuvre de la stratégie du Comité des transports intérieurs

100. Le Groupe de travail a examiné les propositions visant à mettre ses activités en concordance avec la stratégie récemment adoptée par le CTI et a décidé de les inclure dans son programme de travail pour 2020-2021, comme suggéré dans le document ECE/TRANS/SC.3/2019/21.

XVIII. Liste provisoire des réunions prévues pour 2020 (point 17 de l'ordre du jour)

101. Le Groupe de travail a approuvé la liste de réunions provisoire suivante pour 2020 :
- | | |
|-----------------------|--|
| 12 au 14 février 2020 | Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (cinquante-sixième session) ; |
| 24 au 26 juin 2020 | Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (cinquante-septième session) ; |
| 7 au 9 octobre 2020 | Groupe de travail des transports par voie navigable (soixante-quatrième session). |

XIX. Questions diverses (point 18 de l'ordre du jour)

A. Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport

102. Le SC.3 a pris note de la présentation de M. R. Janssens, secrétaire du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (GE.4), concernant les progrès réalisés par le Groupe d'experts en matière de collecte et d'analyse de données pour l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures des transports intérieurs.

103. Le SC.3 a décidé de : a) donner un avis sur les projets de questionnaires pour les voies navigables et les ports tels que préparés par le Groupe d'experts, avant le 20 décembre 2019, pour soumission et adoption finale à la dixième réunion du GE.4 les 30 et 31 janvier 2020 ; b) fournir des informations sur les modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques en matière d'évaluation, de calcul et d'analyse des coûts de construction des voies navigables et des ports à la dixième réunion du GE.4.

B. Résultats de la conférence Smart Rivers (transport fluvial intelligent), tenue du 30 septembre au 3 octobre 2019 à Lyon (France)

104. Le Président a informé le SC.3 des résultats de la conférence Smart Rivers, tenue à Lyon (France) du 30 septembre au 3 octobre 2019. Cette conférence avait rassemblé plus de 300 professionnels du secteur de la navigation intérieure venus du monde entier. Les présentations et les sessions spéciales avaient été conçues pour permettre aux participants de mettre en commun les pratiques et les expériences des gestionnaires de voies navigables ou de ports fluviaux, des transporteurs et des services techniques sur divers sujets à examiner en priorité, notamment sur les infrastructures innovantes, la navigation intérieure intelligente et les technologies intelligentes, la navigation électronique et la cybersécurité, les changements climatiques, la transition environnementale et énergétique et la multimodalité. Des sessions spéciales ont été consacrées aux fleuves africains, à l'avenir des grands fleuves et aux jeunes professionnels. La prochaine conférence Smart Rivers se tiendra en octobre 2021 en Chine.

C. Thème général de la soixante-quatrième session du Groupe de travail

105. Le SC.3 a décidé que le thème général de sa soixante-quatrième session serait la cybersécurité dans le domaine du transport par voie navigable.

XX. Adoption du rapport (point 19 de l'ordre du jour)

106. Comme il est d'usage, le Groupe de travail a adopté les décisions prises à sa soixante-troisième session sur la base du projet établi par le secrétariat.
