



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

Genève, 12–14 octobre 2011

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Échange d'informations sur les mesures visant à promouvoir les transports par voie navigable**Les mesures visant à promouvoir les transports par voie navigable effectuées par les commissions fluviales****Note du secrétariat****I. Introduction**

1. En conformité avec la décision de la cinquante-quatrième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) (ECE/TRANS/SC.3/187, par. 10), le secrétariat présente ci-dessous son rapport sur les activités menées en 2010 et 2011 par les commissions fluviales. Le présent rapport a été établi en coopération étroite avec les secrétariats de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Commission de Danube (CD), la Commission de la Moselle (CM) et la Commission internationale du bassin de la Save (CS).

2. Le Groupe de travail souhaitera peut être prendre note de cette information et d'en tenir compte lors de la considération de sa coopération actuelle ou future avec les commissions fluviales.

II. Commission centrale pour la navigation du Rhin

3. La CCNR a tenu sa session plénière d'automne les 8 et 9 décembre 2010 et sa session plénière de printemps le 27 mai 2011 sous la présidence de la délégation belge.

4. La première partie de la session d'automne a été consacrée aux questions de coopération internationale. Le Rhin étant une voie navigable très empruntée et entièrement intégrée dans le réseau européen, la CCNR désire ouvrir ses activités aux États non membres. Ainsi, elle a admis la Pologne en tant que nouvel État observateur, adopté une résolution visant à la reconnaissance des certificats de conduite polonais, et organisé une

discussion avec les États observateurs et les organisations internationales observatrices sur les moyens d'intensifier leur coopération.

5. Lors de sa session de printemps, la CCNR a procédé à la reconnaissance du certificat du conducteur autrichien et du certificat du conducteur de classe I slovaque, moyennant certaines exigences complémentaires. Elle a également reconnu la validité des certificats d'aptitude à la conduite au radar de ces deux États. Ces décisions entreront en vigueur le 1^{er} octobre 2011.

6. La reconnaissance mutuelle des livrets de service en Europe est un élément important de cette coopération internationale. Le 8 décembre 2010, la CCNR et les ministères compétents de sept États (Autriche, Bulgarie, Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie et Slovaquie) ont signé un arrangement administratif multilatéral permettant de reconnaître mutuellement les livrets de service délivrés par leurs autorités compétentes. Cet accord est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2011 sur le Rhin et sur le territoire des sept pays concernés. Il est ouvert à l'adhésion d'autres États intéressés.

7. Lors de sa session d'automne, la CCNR a fait état des travaux relatifs à l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011 de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) pour le transport sur le Rhin. À cet effet, elle a préparé et publié sur son site internet une version allemande de l'ADN 2011. Une version néerlandaise est en cours d'élaboration par la délégation néerlandaise et sera également disponible sur le site internet.

8. S'agissant des prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure, la CCNR a adopté des modifications au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) qui entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2011. Il est prévu de modifier en conséquence la Directive européenne 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure, ce qui assurera l'harmonisation entre les prescriptions communautaires et celles de la CCNR.

9. Au niveau juridique, la CCNR a continué ses travaux portant sur la révision de la Convention de Strasbourg de 1988 sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure (CLNI). Une conférence diplomatique est prévue fin 2011 en vue d'adopter des amendements permettant l'accès à cette convention des États d'Europe centrale et orientale.

10. En matière de protection de l'environnement, l'atelier consacré aux émissions de CO₂ de la navigation intérieure organisé par la CCNR en avril 2011 a rencontré un vif succès. Plus de 70 experts venus d'États européens et du Japon ont pu discuter des méthodes de mesure et de la réduction des émissions de CO₂. Les présentations des intervenants, les conclusions des différents ateliers ainsi que d'autres informations pertinentes peuvent être consultées sur le site internet de la CCNR.

11. Après le transport routier et maritime, le gaz naturel liquéfié (GNL) est maintenant introduit en navigation intérieure. Cette année, quatre bateaux de navigation intérieure utilisant le GNL seront mis en service sur le Rhin. La CCNR a entamé les procédures décisionnelles nécessaires en vue d'autoriser l'utilisation du GNL pour la navigation intérieure en tenant compte des dangers spécifiques de ce combustible. Elle espère pouvoir présenter des recommandations en matière de sécurité et de protection de l'environnement au cours de l'année 2011.

12. Afin de continuer les travaux relatifs aux Services d'information fluviale (SIF), la CCNR organise un atelier consacré à ce sujet le 18 octobre à Bruxelles. Le but de cet atelier est de permettre un échange de vues avec les usagers des SIF sur les objectifs atteints au cours de ces dix dernières années dans ce domaine. À cette occasion, la CCNR présentera son premier projet de stratégie pour le développement des SIF. Des experts du Rhin et du

Danube seront également présents pour échanger des informations et faire part des enseignements acquis lors de la mise en œuvre des SIF.

13. En ce qui concerne la situation économique de la navigation rhénane, l'année 2010 a été caractérisée par une augmentation de la demande de transport dans tous les segments, ce qui correspond à une reprise économique après la crise des années 2008–2009. Néanmoins, la situation économique de nombreuses entreprises de navigation reste difficile car les frais d'exploitation sont toujours en hausse.

III. Commission du Danube

14. Lors de l'année écoulée, la Commission du Danube s'est réuni deux fois en session plénière (soixante-quinzième session, 14 décembre 2010 et soixante-seizième session, 2 et 3 juin 2011).

15. Au cours de ces deux sessions, elle a approuvé diverses modifications à des textes portant sur les questions nautiques. Ainsi, elle a adopté le texte des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) actualisé conformément à la quatrième édition révisée du Code Européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et a recommandé aux États membres de l'appliquer à compter du 1^{er} janvier 2012. Ce texte est disponible sur le site internet de la CD. Le secrétariat de la CD continue de participer aux travaux du groupe de travail de la CEE-ONU portant sur l'harmonisation des règles de la navigation sur les voies d'eau européennes et informe régulièrement son Groupe de travail pour les questions techniques de l'avancée des travaux.

16. La CD a adopté des Recommandations relatives à l'organisation de la formation professionnelle des bateliers et a prié les pays membres de les appliquer à partir du 1^{er} juin 2011. Elle a adopté des Recommandations relatives à l'utilisation de systèmes automatiques d'identification pour la navigation intérieure (AIS intérieur) et a recommandé aux États membres de les faire entrer en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2012.

17. En ce qui concerne la mise à jour des Règles locales de la navigation sur le Danube publiées en 2006, le Groupe de travail pour les questions techniques a prié les États membres de communiquer au secrétariat de la CD tous les amendements qu'ils jugent nécessaires. Le secrétariat préparera un projet de mise à jour des Règles et le soumettra pour examen au groupe de travail en novembre 2011.

18. Le groupe «restreint» d'experts pour l'unification des certificats de conducteur de bateau a poursuivi ses travaux lors de ses séances en novembre 2010 et février 2011. Un rapport sur les résultats des travaux a été soumis pour examen au Groupe de travail pour les questions techniques.

19. En ce qui concerne les questions techniques, la CD a adopté le texte actualisé des Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, incluant des dispositions relatives au numéro européen d'identification des bateaux, un appendice sur les prescriptions applicables aux feux de signalisation et les spécifications techniques applicable à l'équipement radar, ainsi que le modèle de livret de service. Ces amendements se basent sur la Résolution n° 68, intitulée «Compléments et modifications à apporter à la résolution n° 61, relative à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure», adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable de la CEE-ONU le 15 octobre 2010.

20. Le Groupe de travail pour les questions techniques a prié les autorités compétentes des États membres de communiquer toute modification ayant trait à la partie danubienne du

Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure, afin que ces informations puissent être reflétées sur le site internet de la CD.

21. En ce qui concerne les questions hydrotechniques et hydrométéorologiques, plusieurs mises à jour de documents sont en cours d'élaboration. En février 2011, un projet de mise à jour du Plan général des grands travaux à exécuter sur le Danube a été diffusé aux États membres. Le plan a été publié pour la dernière fois en 2003 et va être actualisé sur la base de propositions faites par les États membres. De même, les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube et l'Album des secteurs critiques – goulets d'étranglements sur le Danube sont en cours d'actualisation avec la participation des États membres.

22. La CD poursuit ses travaux portant sur les questions d'exploitation et d'écologie, notamment la mise à jour du Catalogue des questions et matrices pour l'examen d'experts dans le cadre de la CEE-ONU et le projet traitant des déchets provenant de l'exploitation des bateaux. Les Recommandations relatives à l'organisation de la collecte des déchets des bateaux navigant sur le Danube ont été mises à jour pour refléter les nouvelles dispositions du DFND 2010 et de l'ADN 2011.

23. Plusieurs documents traitant des questions économiques et statistiques ont été finalisés au cours de cette période 2010–2011 et transmis aux pays membres. Il s'agit des versions 2008 et 2009 du «Rapport sur la situation économique de la navigation danubienne», de la publication «Terminologie et définitions utilisées par la CD lors du recueil et du traitement des données statistiques», de l'«Annuaire statistique de la Commission du Danube pour 2007» ainsi que d'une édition mise à jour du «Recueil d'informations sur les taxes, tarifs, droits et impôts perçus dans la navigation danubienne».

24. Au niveau de la collaboration internationale, la CD a approuvé la participation, sans droit de vote, de plusieurs organisations internationales non gouvernementales aux travaux des sessions de la Commission, des groupes de travail techniques et des groupes d'experts. Elle a également renforcé la coopération avec la CCNR et la CS au travers notamment de la participation de ses membres aux réunions de ces deux commissions fluviales.

IV. Commission de la Moselle

25. La CM s'est réunie en session plénière le 3 décembre 2010 sous la présidence de la délégation luxembourgeoise et le 21 juin sous la présidence de la délégation allemande.

26. Au cours de ces deux sessions, elle a pris plusieurs décisions à l'intention des usagers de la Moselle. Ainsi, le Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle (RPNM) a été adapté à celui du Rhin concernant certaines dispositions, ce qui simplifiera la tâche des bateliers navigant sur les deux fleuves et encouragera le respect des dispositions mosellanes. Ces nouvelles dispositions entreront en vigueur à partir du 1^{er} septembre 2011 ou du 1^{er} janvier 2012, selon le cas. Le RPNM a également été modifié pour tenir compte de nouvelles normes européennes définissant les couleurs des feux de signalisation pour la navigation.

27. La CM a approuvé la proposition de son Comité de Police visant à limiter la priorité d'éclusement à la tranche horaire entre 7 et 20 heures. La priorité d'éclusement s'applique notamment aux voyages touristiques, mais peut représenter une contrainte importante pour la navigation commerciale en ce qui concerne la ponctualité des transports. Cette restriction de la priorité d'éclusement permet à la navigation commerciale de circuler la nuit sans encombre.

28. La CM a accepté l'utilisation de deux panneaux de signalisation prévus par le CEVNI, le premier panneau étant le symbole interdisant l'accès à bord d'un bâtiment et le

deuxième celui interdisant de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés. En conséquence, la CM a adopté des amendements au RPNM qui seront valables à partir du 1^{er} septembre 2011.

29. La CM fixe les périodes de chômage sur la Moselle, périodes pendant lesquelles toute navigation est interdite et permettant aux administrations nationales de conduire des travaux d'entretien et de réparation ainsi que d'inspecter l'état des ouvrages. Le site internet de la CM renseigne sur les périodes de chômage fixées jusqu'en 2019.

30. Dans le domaine de la collaboration internationale, la CM a poursuivi ses travaux de comparaison des dispositions du RPNM et du Règlement de police pour la navigation du Rhin, contribuant de cette manière aux travaux entrepris avec la CEE-ONU sur le CEVNI qui a pour but d'harmoniser les règlements existants sur les voies navigables européennes. Par ailleurs, la CM, qui fait partie du Comité Directeur de PLATINA, plate-forme faisant partie du programme européen NAIADES, a annoncé son intention de participer aux travaux du groupe de travail «Infrastructures» de PLATINA.

31. La CM a soutenu deux autres projets au niveau européen, il s'agit de l'initiative «MORO-Réseau paysager Moselle», un programme publié par le Ministère allemand des Transports, de la Construction et du Développement urbain visant à développer de nouvelles démarches dans l'aménagement du territoire et l'aménagement régional, et du projet «Saône-Moselle» qui prévoit de relier le bassin rhénan et le bassin rhodanien grâce à une liaison fluviale entre la Saône et la Moselle.

32. En 2010, le nombre total de réunions des comités et groupes de travail de la Commission était plus élevé que le nombre de réunions en 2009. Le groupe de travail «Systèmes d'annonces et d'informations modernes – MIB/MOVES» a tenu des sessions supplémentaires dans le cadre de ses travaux sur la comparaison des standards de transmission de données. Grâce à la participation à ces sessions d'un représentant du groupe d'experts ERI (Electronic Reporting International), une initiative de la plate-forme PLATINA dont le but est d'assurer le développement harmonisé des standards dans le cadre de l'implémentation des services d'informations en Europe, les membres du groupe de travail ont pu avoir une vue globale des questions liées à ce sujet qui s'étend au-delà de la section mosellane. Le groupe de travail poursuivra ses travaux en 2011.

33. Un nouveau Comité mixte, comprenant des membres du Comité juridique et des représentants de la Société Internationale de la Moselle (SIM), a été mis sur pied pour étudier dans quelle mesure l'article 19 de la Convention de la Moselle, qui concerne la masse des péages remis à la Société et les prélèvements pour couvrir les frais, pourrait être modifié. D'autres sessions sur ce thème seront organisées en 2011.

34. Enfin, il faut noter que le Secrétariat de la CM dispose d'un nouveau site internet. La rubrique «Actualités» permet d'être rapidement informé des manifestations et des activités en relation avec la Moselle et la navigation, alors qu'un nouvel outil interactif permet de télécharger les avis à la batellerie et de visionner les perturbations et autres incidents sur une carte. Depuis début 2011, le site internet possède également une version anglaise.

V. Commission internationale du bassin de la Save

35. Les progrès accomplis par la CS sont présentés dans le rapport d'activité pour la période du 1^{er} avril 2010 au 31 mars 2011 et touchent aux trois axes de travail principaux de la CS, tels que définis dans l'Accord-cadre international sur le bassin de la Save, à savoir :

- L'établissement d'un régime international de navigation sur le fleuve de Save et ses tributaires navigables ;

- L'établissement de la gestion durable des ressources de l'eau; et
- La prévention et la limitation des inondations, sécheresse, glace et accidents et de leurs conséquences négatives.

36. Compte tenu de l'intérêt que cet axe de travail présente pour le SC.3, le présent document propose une revue détaillée des progrès accomplis en vue de l'établissement d'un régime international de navigation.

37. Dans ce domaine, le travail de la CS a porté, en grande partie, sur la réhabilitation et le développement de la navigation sur la Save. Dans le même temps, la CS a continué son travail sur la mise en œuvre de plusieurs règlements et sur leur actualisation en vue d'améliorer la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement.

38. En matière de sécurité de la navigation, la CS a adopté, par sa décision 19/10, des amendements à la Décision 30/07 relative aux Règles de navigation dans le bassin de la Save, permettant ainsi de mettre en œuvre la quatrième édition révisée du CEVNI. Avec l'aide de données fournies par les Parties, le secrétariat a entamé la rédaction d'un nouveau chapitre des Règles de navigation qui présentera des principes de base pour la conduite des inspections de bateaux. La CS a commencé la préparation des amendements à la Décision 32/07 relative aux Règles sur les prescriptions minimales pour la délivrance des certificats de conducteur.

39. Au cours de cette période, la CS a préparé et publié deux documents destinés aux usagers de la voie navigable, à savoir l'Album des ponts de la Save et l'Indicateur kilométrique de la Save.

40. En matière de normes techniques, la CS a adopté, par sa décision 12/10, les Règles pour le transport des marchandises dangereuses sur la Save, permettant ainsi une application directe des annexes à l'Accord ADN. Ces Règles sont importantes au vu de l'âge avancé de la flotte navigant sur la Save et du développement récent en matière de transport de marchandises dangereuses. Elles permettront de contribuer de manière significative à l'amélioration de la sécurité de la navigation et de la protection de l'environnement.

41. En ce qui concerne la prévention de la pollution des eaux, la CS poursuit sa participation aux travaux du projet WANDA sur la gestion des déchets de la navigation intérieure sur le Danube.

42. Dans le cadre des travaux relatifs à l'infrastructure des voies navigables, la CS a développé et adopté, par sa décision 21/10, un Plan de balisage pour la Sava et ses tributaires navigables pour l'année 2011. Durant la période d'avril 2010 à mars 2011, la Bosnie-Herzégovine, la Croatie et la Serbie ont procédé à des travaux d'entretien du système de balisage en place sur les rivières Save et Kupa.

43. En vue de la réhabilitation et du développement de la navigation sur la Save, la CS et les Parties ont poursuivi leurs efforts pour le développement des plans détaillés et de la documentation nécessaire ainsi que la mise en œuvre des décisions prises au sujet des classes des futures voies navigables et des plans d'action. À ce sujet, diverses activités ont été entreprises par la CS et les Parties, notamment :

- La décision par la Croatie et la Slovénie d'engager des travaux préparatoires pour l'établissement de la navigation en amont de Sisak et de développer un plan d'action pour l'extension de la Save de Sisak à Brežice ;
- L'achèvement par la Croatie d'une étude d'impact sur l'environnement pour la réhabilitation de la voie navigable entre Račinovci et Sisak et la délivrance des autorisations nécessaires pour la continuité des travaux ; et

- Les progrès entrepris par la Bosnie-Herzégovine, la Croatie et la Serbie dans la levée de fonds nécessaires au financement des travaux de réhabilitation.

44. Concernant les SIF, la CS a terminé le projet portant sur les Prescriptions techniques détaillées et le prototype d'installation des SIF sur la Sava. Sur la base des résultats de ce projet, la CS et les Parties ont continué leur recherche de fonds pour assurer la mise en œuvre de SIF sur la Save.

45. En plus de ses propres projets, la CS a continué de participer à des projets externes, tel que le projet NAIADES et le réseau des administrations nationales régissant la navigation sur le Danube (NEWADA).

46. Grâce à ces activités, le développement du trafic sur la Save poursuit sa tendance croissante, comme en témoignent l'intensification du transport des produits pétroliers sur le secteur Brod/Bosanski Brod, l'achèvement de l'étude de faisabilité pour le développement de l'infrastructure du port de Šabac, et les activités préparatoires pour le développement d'un terminal de cargaisons liquides dans le port de Slavonski Brod.
