



- 1 1 500 bâtiments supplémentaires effectueront leurs annonces par voie électronique
- 2 « L'extension de l'obligation de l'annonce électronique présente des avantages pour tous »
- 3 Foire aux questions et réponses
- 4 Annuellement 100 000 voyages sont déclarés en France
- 5 L'Allemagne se prépare à étendre l'obligation d'annonce électronique
- 6 Tourné vers l'avenir : La transition digitale au port de Bâle
- 7 L'annonce électronique via le portail BICS est possible partout
- 7 « L'annonce en ligne fonctionne très bien »
- 8 Dois-je (déjà) me déclarer par voie électronique ?
- 8 Les bâtiments fluvio-maritimes doivent également s'annoncer par voie électronique

1er décembre 2026

1 500 bâtiments supplémentaires effectueront leurs annonces par voie électronique

À partir du 1er décembre 2026, les bâtiments de plus de 86 mètres de long et disposant d'une ou plusieurs cales pour le transport de marchandises devront également s'annoncer électroniquement sur le Rhin. En 2024, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a décidé d'adapter en conséquence le Règlement de police pour la navigation du Rhin.

L'extension de l'obligation de l'annonce électronique concerne également les bâtiments dont les systèmes de propulsion ou moteurs auxiliaires fonctionnent avec une source d'énergie autre que le gazole ou le gaz naturel liquéfié (GNL), par exemple le méthanol, l'hydrogène gazeux ou des batteries d'une capacité totale supérieure à 500 kWh. L'obligation de l'annonce électronique s'appliquait déjà auparavant aux navires fonctionnant au GNL ; cela ne change pas. Les autorités compétentes peuvent accorder des dérogations à cette obligation de

l'annonce pour les bateaux effectuant des excursions d'une journée. Une description détaillée de la réglementation est disponible sur le site web de la CCNR (<https://www.ccr-zkr.org/12040801-fr.html>).

Plus de sécurité

« L'extension de l'obligation de l'annonce électronique concerne environ 1 500 bâtiments, soit près de 10 % de la flotte européenne », explique Raphaël Wisselmann, ingénieur en chef à la CCNR. « Il souligne l'importance de cette nouvelle étape.

Premièrement, le nombre de bâtiments concernés est très élevé. Cela représente un défi lorsqu'il s'agit d'informer tous les bateliers concernés. Deuxièmement, il s'agit d'une étape importante pour nous préparer à l'avenir et poursuivre la digitalisation du transport fluvial. »

La raison principale est toutefois l'amélioration de la sécurité, car les centres de contrôle du trafic disposent désormais de davantage d'informations sous forme électronique. « Nous pouvons tous imaginer des situations dans lesquelles il peut être difficile de transmettre des informations complexes par radiotéléphonie dans une langue étrangère », ajoute Raphaël Wisselmann. « Cette extension permet également de déterminer rapidement si un système de propulsion ou un système auxiliaire utilisant une source d'énergie alternative est présent à bord. Ces sources d'énergie présentent des risques différents de ceux du diesel. Ces informations peuvent être décisives en cas d'incident. »

Plus simple

L'annonce électronique simplifie considérablement l'échange de données entre les conducteurs de bateaux et les centres de contrôle du trafic par rapport à la transmission par radiotéléphonie ou par voie écrite. Cela réduit considérablement la charge de travail administratif tant pour les bateliers que pour le personnel des centres de contrôle du trafic. La réglementation permet également l'échange électronique de données entre les centres de contrôle du trafic de différentes autorités. Si, par exemple, un bâtiment navigue directement de Bâle vers les Pays-Bas, sans escale ni chargement ou déchargement, le conducteur du bateau ne doit transmettre qu'une seule fois, au début du voyage, une annonce électronique au centre de contrôle du trafic.

Cette extension est l'étape suivante logique dans la mise en place progressive de l'obliga-

À lire page 2 >>



(Crédit photo : Tekst & Toebehoren)

« L'extension de l'obligation de l'annonce électronique présente des avantages pour tous »

L'extension de l'obligation de l'annonce électronique permettra d'optimiser davantage les processus internes de l'administration flamande des voies navigables et d'améliorer leur uniformité pour les exploitants de bâtiments.

De Vlaamse Waterweg (Voies Navigables Flamandes) est satisfait : 95 % de toutes les annonces sont transmises par voie électronique, que les bateliers utilisent BICS, une solution basée sur Inland ECDIS, RiverGuide ou Autena Marine. Et qu'en est-il des 5 % restants ? « Dans de nombreux cas, le batelier a essayé de se connecter électroniquement, mais pour une raison ou une autre, cela n'a pas fonctionné », explique Jef Bauwens, chef de projet Smart Logistics.

« Dans ce cas, des collègues saisissent l'annonce manuellement. Dans un monde idéal, ces saisies devraient être corrigées a posteriori, mais nous n'en sommes pas encore là. Je suis toutefois convaincu que la proportion de ceux qui choisissent délibérément de ne pas faire l'annonce électroniquement est nettement inférieure à ces 5 %. La grande majorité des bateliers font vraiment tout leur possible pour que tout soit correct. »

Clair et uniforme

« Nous ne pensons pas que l'extension de l'obligation de l'annonce électronique au 1er décembre 2026 posera des problèmes », poursuit Jef Bauwens. « Pour nous, en interne, c'est plutôt un avantage. L'introduction de l'obligation de l'annonce électronique a considérablement amélioré l'effica-

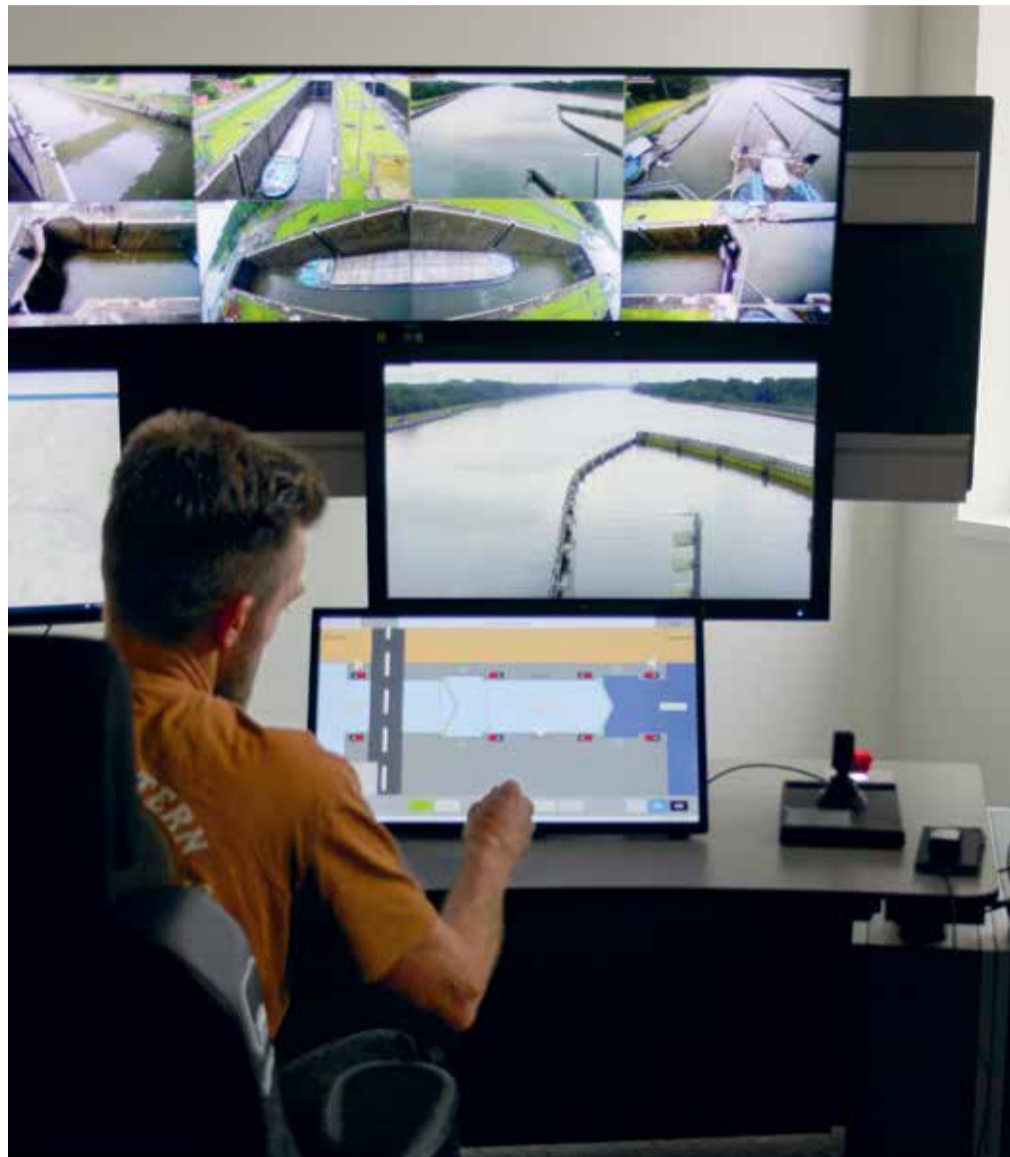
cité de nos processus internes. »

« De Vlaamse Waterweg est né en 2018 de la fusion de deux petites administrations fluviales. Avant même la fusion, nous travaillions déjà en étroite collaboration avec, notamment, un système de notification commun. Mais auparavant, les bateliers pouvaient s'arrêter à l'écluse et y remettre leur lettre de voiture, qui était ensuite saisie manuellement dans le système par nos collaborateurs. La suppression de cette possibilité nous a permis de rationaliser considérablement nos processus. »

« Mais plus important encore : l'annonce électronique apporte clarté et uniformité pour les bateliers. Même si certaines résistances se sont manifestées au début, toutes les parties concernées savent aujourd'hui clairement comment l'annonce doit être effectuée. »

Signaler des points de passage intermédiaires

En Flandre, les annonces électroniques sont utilisées non seulement pour la gestion du trafic, mais aussi pour le calcul des droits de navigation. C'est pourquoi De Vlaamse Waterweg demande aux bateliers de communiquer, en plus des données relatives au chargement, aux dimensions du bâtiment et



« Fais-le le plus vite possible »



La CCNR est située au Palais du Rhin à Strasbourg. (photo CCNR)

>> Suite de la page 1

tion de l'annonce électronique qui a débuté en 2010. Les étapes les plus importantes ont été les suivantes :

- 1er janvier 2010 : Obligation de l'annonce électronique pour les bâtiments transportant plus de 20 conteneurs ou au moins un conteneur contenant des marchandises dangereuses
- 1er décembre 2015 : Obligation de l'annonce électronique pour tous les bâtiments transportant des conteneurs
- 1er décembre 2018 : Obligation de l'annonce électronique pour les bâtiments équipés de citernes fixes à bord
- 1er décembre 2021 : Obligation de l'annonce électronique pour tous les autres bâtiments et convois soumis à l'obligation de notification par radio VHF conformément à l'article 12.01, paragraphe 1, du Règlement de police pour la navigation du Rhin

La CCNR a publié sur son site Internet un questionnaire pratique qui permet

aux bateliers de déterminer en quelques clics et étape par étape s'ils sont soumis à l'obligation de l'annonce électronique dès à présent ou à l'avenir. Pour en savoir plus, rendez-vous à la page 8.

Ne pas attendre

La CCNR conseille aux bateliers de ne pas attendre le dernier moment. « Nous informons la profession des navigants suffisamment tôt », explique Raphaël Wisselmann. « Au plus tard le 30 novembre 2026, les bâtiments concernés devront avoir pris toutes les mesures nécessaires pour pouvoir transmettre leurs annonces par voie électronique. Dans ce contexte, la CCNR recommande de choisir dès que possible un logiciel pour l'annonce électronique et d'accomplir toutes les formalités exigées par le fournisseur, par exemple la création d'un compte utilisateur auprès de l'autorité néerlandaise Rijkswaterstaat. L'objectif est d'éviter les pics et les temps d'attente à l'approche de la date limite, car un grand nombre de comptes doivent être créés ».



(Crédit photo : De Vlaamse Waterweg)

aux points de départ et d'arrivée, au moins un point de passage intermédiaire. Cela permet de déterminer correctement l'itinéraire parcouru.

« Dans la nouvelle version de BICS, cela ne pose aucun problème. Cependant, d'anciennes versions sont encore en circulation et doivent être mises à jour afin que nos systèmes puissent interpréter correctement les annonces. Sinon, nos accompagnateurs de trafic doivent traiter l'annonce manuellement. »

Prévision de l'itinéraire

Les lieux de chargement et de déchargement ainsi que les éventuels points de passage intermédiaires doivent être indiqués aussi précisément que possible. « Lorsqu'un

batelier entre dans le port d'Anvers et indique comme destination, par exemple, 'BASF, terminal 04', cela est clair pour lui, mais notre système peut ne pas être en mesure de traiter correctement cette information », explique Jef Bauwens. Le réseau européen d'annonces électroniques comprend un grand nombre de zones portuaires, de points de déchargement et de terminaux. »

« Cet ensemble de données est encore en cours de construction. Il est constamment enrichi, affiné et mis à jour, car des terminaux peuvent disparaître ou être ajoutés. Les données de localisation sont également intégrées dans le modèle utilisé pour prévoir l'itinéraire. Cependant, si le code d'un lieu spécifié ne correspond pas à une position connue dans le système, il ne peut pas être pris en

compte dans le calcul de l'itinéraire. Il est dans l'intérêt du batelier de remplir correctement le rapport de voyage dès le début. « Nous constatons toutefois que cela est plus facile pour certains que pour d'autres. C'est pourquoi nous vérifions toujours soigneusement si une personne a agi de bonne ou de mauvaise foi, car l'indulgence est importante. Dans 99 % des cas, l'erreur n'est pas le fruit d'une mauvaise intention. »

Wallonie

En Wallonie, l'annonce électronique en est encore à ses débuts. Cependant, il est envisagé de s'aligner progressivement sur la méthode flamande. Selon Jef Bauwens, « des discussions constructives sont en cours à ce sujet. L'harmonisation serait un pas en avant,

pour nous, pour nos collègues wallons et pour les bateliers. Une procédure uniforme serait particulièrement facilitatrice pour les bateliers étrangers qui ne connaissent pas toujours précisément le fonctionnement de la Belgique. »

RIS COMEX²

Le projet européen COMEX² a été lancé en 2023. Il vise notamment à simplifier les annonces électroniques dans le domaine du transport fluvial. « L'un des principaux objectifs est de formuler une recommandation commune qui ouvre la voie à une solution européenne uniforme, explique Jef Bauwens. Si toutes les parties concernées donnent leur accord, d'autres États membres de l'UE se joindront probablement à l'initiative. »

Foire aux questions et réponses



Pour les bateliers et les armateurs qui connaissent bien l'annonce électronique sur le Rhin, son utilisation va de soi. La majorité d'entre eux évaluent le système de manière positive, notamment en raison de sa commodité et de sa rapidité. Si ce sujet est nouveau pour vous, il est tout à fait normal que vous vous posiez des questions. La Commission centrale pour la navigation du Rhin en est consciente. Toutes les questions importantes trouvent une réponse dans la rubrique FAQ (Foire Aux Questions) du site web.



Les questions sont réparties en trois thèmes :

- Champ d'application (bâtiments), secteurs, événements
- Programmes d'annonce électronique
- Questions spécifiques ou questions relatives à certains secteurs

Quelques exemples :

À qui doit être transmise l'annonce par voie électronique ?

L'annonce par voie électronique doit être transmise au service compétent pour le secteur dans lequel se trouve le bâtiment au moment où l'annonce est envoyée par voie électronique (par exemple : les centrales de secteur de Tiel, Dordrecht, Wijk près de Duurstede ou Nimègue pour les Pays-Bas, la centrale de secteur de Duisbourg, la centrale de secteur d'Oberwesel, la centrale de secteur de Gamsheim ou la centrale de secteur de Bâle).

Quel format électronique doit être utilisé pour envoyer mes annonces par voie électronique ?

Le format et les spécifications techniques pour l'envoi des annonces par voie électronique sont précisés dans le standard européen pour les services d'information fluvial (ES-RIS), dans la Partie IV. En pratique, différents logiciels permettent d'envoyer des annonces par voie électroniques selon ces spécifications.

Doit-on annoncer le tirant d'eau par radiotéléphonie aux Pays-Bas en venant d'Allemagne, si le tirant d'eau a déjà été annoncé en Allemagne par voie électronique ?

Non, il n'est pas nécessaire d'annoncer le tirant d'eau par radiotéléphonie si vous avez envoyé une annonce par voie électronique. Cette information est incluse dans l'annonce par voie électronique et ne fait pas partie des informations à fournir par VHF. De plus, l'annonce par voie électronique que vous avez envoyée en Allemagne sera transmise aux Pays-Bas automatiquement.

En revanche, si vous n'êtes pas soumis à l'obligation d'annonce par voie électronique et que vous n'avez pas envoyé librement d'annonce par voie électronique, cette information pourrait vous être demandée par radiotéléphonie à différents moments de votre voyage.

Vous trouverez la FAQ sur www.ccr-zkr.org/12040801-fr.html. Ou scannez le code QR.



Un bâtiment sur la Seine. (Crédit photo : Hassan Bensliman/AdobeStock)

La déclaration électronique des transports fluviaux est déjà obligatoire depuis 2020 Annuellement 100 000 voyages sont déclarés en France

Dès 2012, VNF (Voies Navigables de France) a lancé le chantier de la dématérialisation de la déclaration des transports fluviaux de marchandises qui a abouti à la mise en service de l'application VELI (Voyage en Ligne) à partir de 2014.

Selon le Code des Transports en France, il est obligatoire de déclarer tout transport de marchandises sur les voies fluviales françaises afin de procéder à la facturation des péages de navigation. « Avant VELI, les déclarations de chargement étaient transmises et traitées manuellement. La digitalisation de la procédure a apporté de nombreux bénéfices, aussi bien aux utilisateurs de la voie d'eau qu'à VNF », explique Éloi Flipo, en charge du développement et de la mise en œuvre de VELI de 2012 à 2022.

Progressivement, et avec pédagogie, nous avons rendu la déclaration électronique obligatoire en 2020. Annuellement, environ 100 000 voyages sont déclarés, réalisés par 2 700 bâtiments, dont 1 700 immatriculés à l'étranger.

Des applications utiles et performantes

La première application de VELI est de facturer les péages de navigation pour les marchandises transportées par voie fluviale

sur tout le territoire français. Au moment de la déclaration dans VELI, application accessible directement sur le site web de VNF, le déclarant peut déjà obtenir une estimation des frais de péage.

Pour VNF, la facturation est ainsi automatisée et extrêmement fiable. Au passage des écluses, le numéro de déclaration VELI est exigé par l'éclusier qui peut ainsi renseigner le cahier de passage des écluses. Trois jours après la fin du voyage, les données sont intégrées dans VOYAGE, la base de données globale de VNF. Des contrôles sont faits pour comparer les données déclarées dans VELI et celles enregistrées par les éclusiers. Le système garantit donc une grande fiabilité des données.

« La deuxième application offerte par VELI est la production de statistiques », ajoute Éloi Flipo, Chef du service Transport et Report modal à la Direction du développement de VNF. « Elles sont transmises à notre administration de tutelle et aux services des statistiques économiques françaises et européennes. Elles nous permettent de connaître

parfaitement tous les flux de marchandises par typologie, par zone géographique et par client. Ce sont des données très précieuses qui nous permettent, par exemple, d'agir pour encourager le trafic fluvial par des mesures incitatives ciblées. »

Actuellement, VELI n'est pas basée sur la même norme que d'autres systèmes européens de déclaration électronique des transports fluviaux.

« C'est un chantier sur lequel VNF travaille depuis 2023 et qui a été lancé dans le cadre du projet européen COMEX² dont l'un des objectifs vise à faciliter les partages de déclarations électroniques dans le domaine du transport fluvial », explique Alaric Blakeway, Coordinateur national des Services d'Information Fluviale et responsable de COMEX² pour la France chez VNF.

« A terme, les données concernant le quai, les marchandises et le bâtiment seront converties au format ERI. VELI pourra ainsi communiquer avec le système BICS et tout autre système basé sur cette norme européenne. En parallèle, chez VNF, nous avons mis en service une application mobile appelée NAVI qui offre de nombreuses fonctionnalités comme le calcul d'itinéraires et l'estimation du temps de trajet. NAVI est pour l'instant

uniquement opérationnel sur les voies fluviales françaises mais va être étendu à toutes les voies navigables européennes. »

D'autres projets à l'étude

Grâce à VELI et à la base de données VOYAGE, VNF envisage d'améliorer encore l'interface avec les systèmes de tracking du transport multimodal, et en particulier avec les ports maritimes comme Le Havre et Marseille. L'objectif est de faciliter le traitement des barges dans les ports maritimes et de fluidifier les flux d'information entre tous les acteurs de la chaîne de transport.

Un autre projet, qui pourrait contribuer au développement au transport fluvial et au report modal, a été identifié par VNF. « Grâce aux statistiques que nous obtenons via VELI, nous savons qu'environ 20 % des voyages se font à vide. Cela représente un coût financier et environnemental important pour les transporteurs, les bateliers et pour les gestionnaires d'infrastructure comme VNF. Exploiter la data sur ces voyages permettrait de proposer aux chargeurs une offre de transport et de report modal disponible et durable », déclare Éloi Flipo. Ce projet est à l'étude mais prendra encore du temps avant de voir sa mise en œuvre opérationnelle. »

L'Allemagne se prépare à étendre l'obligation d'annonce électronique

En Allemagne, on envisage avec confiance l'extension de l'obligation de l'annonce électronique sur le Rhin. C'est ce que rapporte Manuel Weber de la Direction générale des voies navigables et de la navigation (GDWS), département Gestion du trafic intérieur. Dans le cadre du passage à un nouveau système d'information des annonces dans les centres de contrôle allemands, toutes les annonces intermédiaires par radiotéléphonie pourraient à l'avenir être supprimées.



(Crédit photo: Manuel Weber)

Les employés des centres régionaux allemands situés sur le Rhin ont tous eu de bonnes expériences avec le système d'annonce électronique. L'extension de l'obligation de l'annonce aux bateaux à cabines à la fin de 2021 a notamment constitué une avancée significative.

« Cela réduit considérablement les problèmes de communication liés aux déclarations concernant le nombre de personnes à bord. De sorte qu'en cas d'urgence, on sait exactement combien de personnes se trouvent à bord », explique Manuel Weber. « Les pompiers et autres services de secours me disent régulièrement qu'ils sont très satisfaits des informations détaillées qu'ils reçoivent des centres de contrôle, notamment en ce qui concerne les marchandises dangereuses. »

Dans les secteurs où l'obligation de l'annonce électronique s'applique, ainsi qu'aux écluses et aux points d'annonce signalés par le panneau B.11, le conducteur du bâtiment doit actuellement se signaler par radio sur le canal indiqué. De nombreux bateliers trouvent cela inutile. L'objectif est de supprimer progressivement ces messages radio à l'avenir. Toutes les annonces requises seront alors transmises exclusivement par voie électronique.

CEERIS

« Nous allons retirer le panneau B.11 des points de signalement actuels », explique Manuel Weber. « Au cours du second semestre 2026, nous souhaitons passer du système de signalement NaMIB actuel au système européen CEERIS, le Central & Eastern European Reporting Information System. Ce système a déjà fait ses preuves sur l'Elbe et le Danube

tchèques, de l'Autriche à la mer Noire. Nous avons rendu visite à viadonau, l'exploitant autrichien des voies navigables afin de découvrir le système en pratique, et nous avons déjà discuté de ce sujet avec nos collègues de la technique. »

Le système CEERIS peut traiter les annonces électroniques sans que les opérateurs des centres de contrôle aient besoin d'y accéder. Selon Manuel Weber, cela représente un avantage considérable : « Au sein de CEERIS, les données sont simplement transmises. Les personnes habilitées au sein des autorités ou dans le secteur de navigation peuvent ainsi consulter les données des bâtiments qui leur sont communiquées, dans le respect bien sûr de la réglementation européenne en matière de protection des données. C'est un énorme avantage pour la navigation, tant en termes de sécurité que d'efficacité du trafic. »

« Le multilingue du système constitue un autre avantage. Nous voyons de plus en plus de conducteurs qui savent bien naviguer, mais qui ne maîtrisent pas bien la langue du pays concerné. Avec CEERIS, ils peuvent saisir les données requises dans toutes les langues nationales des pays partenaires de CEERIS, y compris l'anglais. Nous avons déjà pu constater sur le Danube que ce système fonctionne dans la pratique, de sorte que l'Allemagne a décidé d'adhérer aux accords et conventions relatifs à CEERIS. » Certains pays voisins envisagent également de passer à CEERIS.

Situation gagnant-gagnant

Pour les bateliers, le passage à CEERIS passera pratiquement inaperçu. « Pour eux, rien ne change », souligne Manuel Weber. « Ils envoient leur annonce électronique comme d'habitude, puis ils peuvent partir. La réduction des points d'annonces par voie radiotéléphonique constitue un avantage décisif pour la navigation car de plus en plus d'informations peuvent être transmises par voie électronique, ce qui permet de réduire les barrières linguistiques et le nombre de communications radiotéléphoniques. C'est un atout majeur, tant pour les bateliers que pour nos collègues des centres de contrôle. Il arrive régulièrement que des bateliers se plaignent d'avoir envoyé plusieurs annonces

radio sans obtenir de réponse. « Cela s'explique par le fait que les opérateurs sont responsables de zones très étendues et ne peuvent pas toujours réagir immédiatement. Avec CEERIS, bon nombre de ces contacts par radiotéléphonie deviennent superflus. Cela allège considérablement la charge de travail des deux parties. »

Uniquement pour lutter contre les accidents

Dans quelle mesure est-il réaliste de penser que CEERIS sera entièrement mis en œuvre d'ici le 1er décembre 2026 ? « Nous nous sommes fixé un calendrier serré, mais nous pensons que cet objectif est réaliste. À l'avenir également, les données collectées seront utilisées exclusivement à des fins de prévention des accidents. Les bateliers peuvent compter là-dessus. Il n'est pas permis d'utiliser les données pour poursuivre des infractions, par exemple. »

Perspectives supplémentaires

L'extension de l'obligation de l'annonce électronique à partir du 1er décembre 2026 ne signifie pas que toute la navigation fluviale sur le Rhin sera soumise à cette obligation à partir de cette date. Les bateaux d'excursions journalières, les bacs et certains bâtiments de transport de marchandises d'une longueur maximale de 86 mètres (à condition qu'ils ne transportent pas, par exemple, de conteneurs ou de marchandises dangereuses) restent exemptés de cette obligation.

Il convient toutefois de se demander si l'obligation de déclaration sera également étendue à ces navires à moyen terme, estime Manuel Weber : « Dans les ports maritimes, chaque bâtiment qui quitte le port doit déjà aujourd'hui se déclarer auprès du centre de contrôle du trafic, en indiquant sa destination et le nombre de personnes à bord. En cas d'accident, ces données ont une certaine importance, même pour les navires jusqu'à présent exemptés de l'obligation de déclaration. »

Des questions ?

Vous avez des questions concernant l'extension de l'obligation de l'annonce électronique ? Envoyez un e-mail à GDWS@wsv.bund.de.



(Crédit photo : Margarita/AdobeStock)

Tourné vers l'avenir : La transition digitale au port de Bâle

La transition digitale progresse rapidement au port de Bâle. Le système de l'annonce électronique fonctionne de manière fiable et, dans un avenir proche, tous les services centraux liés à la navigation et à l'exploitation portuaire seront regroupés pour la première fois sous un même toit dans la nouvelle agence portuaire centralisée. Mona Schwaab est au cœur de cette transformation. Avec son équipe, elle veille quotidiennement au bon déroulement du trafic sur le Rhin.

Mona Schwaab, navigatrice fluviale diplômée, naviguait autrefois elle-même sur des porte-conteneurs. Elle travaille depuis neuf ans pour l'entreprise Port of Switzerland, où elle dirige l'équipe de la centrale du secteur. « Notre service, qui compte actuellement 25 collaborateurs et 7 apprentis, peut affecter dix personnes au service de la centrale du secteur. En règle générale, la centrale du secteur est occupée par un agent de service pendant le quart du matin, de 5 h à 13 h, et par un autre pendant le quart de l'après-midi, de 13 h à 21 h. En cas de crues ou d'autres incidents exceptionnels, nous sommes en service 24 heures sur 24, et dans les cas plus difficiles, nous travaillons à deux. Nos tâches comprennent également le service de piquet (service de garde) et divers travaux à effectuer sur nos propres bateaux. Aucun jour ne se ressemble, il n'y a pratiquement pas de routine chez nous. Cela rend le travail d'autant plus agréable. »

Les bateliers font des annonces fiables

Mona Schwaab et son équipe ont eu de bonnes expériences avec l'annonce électronique. « La mise en œuvre récente s'est passée de manière très positive. Il a fallu un certain temps avant que l'obligation de déclaration électronique devienne une routine, ce qui est normal pour une nouvelle application. Mais désormais, les déclarations sont généralement reçues avant le début du voyage, les bateliers font leur travail de manière très fiable. »

« Bien sûr, il y a encore quelques petits problèmes, par exemple en cas d'absence de connexion Internet dans la zone frontalière. Mais cela ne concerne plus que quelques cas isolés. Nous essayons alors de contacter directement les bâtiments en cas de problème ou s'il manque une annonce, et, dans la mesure du possible, le bateau nous envoie le message manquant rapidement. Nous les

remercions pour leur agréable collaboration ! » « Seules les annonces BICS des bâtiments qui ont déjà quitté notre zone sont parfois incorrectes. Nous recevons ainsi de plus en plus d'annonces provenant de bâtiments qui naviguent déjà dans d'autres secteurs. La FAQ (foire aux questions) de la CCNR apporte toutefois des réponses en cas d'incertitude ou de questions concernant l'obligation de l'annonce électronique. »

Nouvelle centrale portuaire

Actuellement, Mona Schwaab travaille encore dans l'ancien bâtiment du centre de contrôle datant de 1942, mais cela devrait bientôt changer. Près de la zone frontalière des trois pays, un nouveau centre de contrôle portuaire est en cours de construction et devrait être mis en service dans les années à venir, à condition que tout se déroule comme prévu. Le nouveau centre sera construit près du bassin portuaire I. Selon le sens de circulation, il s'agira du premier ou du dernier bâtiment sur le sol suisse. C'est un véritable projet phare qui a été conçu par le célèbre cabinet d'architectes suisse Buchner Bründler Architekten. Le bâtiment moderne de quatre étages pourra être agrandi à l'avenir. Mais il ne s'agit pas seulement d'architecture ! A l'avenir, la nouvelle centrale portuaire regroupera sous un même toit différents services liés à la navigation et à l'exploitation portuaire, des activités qui étaient jusqu'à présent réparties sur plusieurs sites. Il s'agit

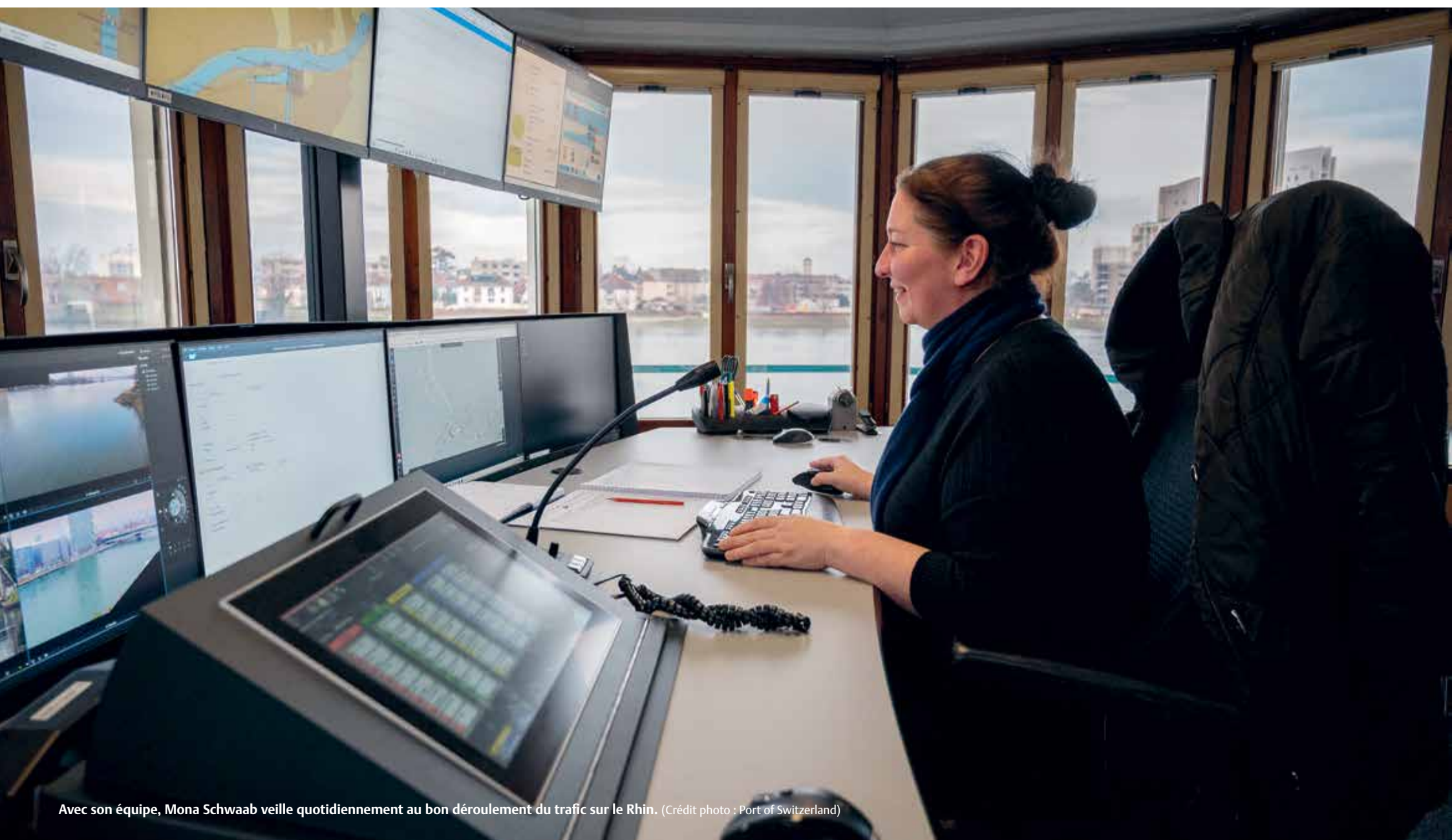
notamment de la centrale du secteur, de la gestion des postes d'amarrage pour la navigation de plaisance et de la planification des services de pilotage et de remorquage. La direction opérationnelle de l'activité ferroviaire portuaire, y compris le service de transport, trouvera également sa place dans le nouveau centre.

L'objectif est de créer un point de contact central pour la coordination de toutes les opérations portuaires. Le regroupement de ces fonctions s'inscrit dans le cadre d'une modernisation et d'un développement complets du port, notamment en vue de l'extension prévue avec la construction d'un troisième bassin portuaire trimodal.

Technologie de pointe

La plupart des équipements techniques de l'ancien centre de contrôle seront transférés dans la nouvelle centrale portuaire, seule leur configuration sera probablement légèrement différente. « Nous avons récemment fait l'acquisition d'un système radio avec téléphonie intégrée. Nos applications logicielles sont constamment mises à jour. Sur le plan technique, nous sommes parfaitement équipés ! »

Pour Mona Schwaab et ses collègues, la nouvelle centrale portuaire sera plus qu'un simple lieu de travail moderne. Il est le signe évident que le port de Bâle est prêt pour l'avenir : digital, efficient et soutenu par une équipe solide.



Avec son équipe, Mona Schwaab veille quotidiennement au bon déroulement du trafic sur le Rhin. (Crédit photo : Port of Switzerland)

www.bicsportal.eu répond aux souhaits des bateliers

L'annonce électronique via le portail BICS est possible partout

Le portail BICS est en ligne depuis peu. Il est actuellement en phase de test auprès d'un groupe de 25 bateliers, mais à partir de mars 2026, les bateliers pourront s'inscrire sur www.bicsportal.eu afin de pouvoir à l'avenir effectuer leurs annonces par voie électronique via le application web. Ils ne dépendront alors plus de l'ordinateur de bord sur lequel fonctionne le logiciel BICS.

Avec le portail BICS, Rijkswaterstaat répond au souhait des bateliers de pouvoir effectuer leurs déclarations en ligne. « À partir du mois de mars, BICS pourra être utilisé sur plusieurs appareils. Ton compte ne sera alors plus lié à un seul appareil. Tu pourras donc également utiliser ton ordinateur portable et ton téléphone portable », explique Bix Azurmendi.

Il travaille chez Rijkswaterstaat depuis janvier 2025. En tant que consultant en gestion du trafic maritime et Project Business Owner de BICS, il assure la liaison entre l'équipe de développement de Rijkswaterstaat et les utilisateurs finaux via le Bureau Telematica Binnenvaart. Fort de son expérience en tant que consultant informatique – et grâce à son prénom basque bien choisi –, il se sent comme un poisson dans l'eau.

Toujours à la pointe de l'actualité

« L'un des avantages du portail BICS est qu'il n'est plus nécessaire de télécharger et d'installer le logiciel sur l'ordinateur de bord, comme c'était le cas auparavant. Ce processus d'installation pose parfois des problèmes », explique Bix Azurmendi. « Pour utiliser www.bicsportal.eu, il faut d'abord s'inscrire sur bics.nl. Une fois l'inscription traitée, vous pouvez vous connecter et immédiatement enregistrer votre bâtiment, annoncer vos trajets et effectuer toutes les opérations auxquelles vous étiez habitué avec BICS jusqu'à présent ».

Le système est toujours à jour et dispose des dernières fonctionnalités. « Plus besoin

d'effectuer des mises à jour ni de télécharger de nouvelles versions. Lorsque nous ajoutons ou corrigeons quelque chose, nous pouvons immédiatement le mettre à la disposition de tous ».

Écouter le batelier

Depuis décembre, 25 'bateliers précurseurs' travaillent avec le application web. « Ce groupe nous aide à tester le portail et nous fait part de ses commentaires », indique Bix Azurmendi. « Nous leur sommes très reconnaissants de leur soutien. Le test de l'application fait partie d'une phase pilote à laquelle ils contribuent depuis juillet pour tester le portail BICS. Leurs commentaires sont très précieux. Nous sommes en train d'intégrer une grande partie de ces commentaires afin de rendre l'application encore plus conviviale. Une partie a déjà été mise en œuvre, le reste est en cours de planification. Même après la mise en service publique, nous espérons continuer à recevoir les commentaires des bateliers. »

Rijkswaterstaat a développé le portail BICS en interne. « Nous disposons pour cela d'une équipe de développeurs spécialisés qui gère toutes les applications liées au trafic maritime. Il est très pratique de disposer de ce savoir-faire en interne. Ils comprennent ce qui est important pour les utilisateurs ».

L'avenir

« Le portail BICS n'est pour l'instant accessible qu'aux propriétaires de bâtiments », ajoute Bix Azurmendi en conclusion. « Il



Bix Azurmendi : « Grâce au portail BICS, plus besoin d'effectuer des mises à jour ni de télécharger de nouvelles versions » (Crédit photo : Tekst & Toebehoren)

s'adresse donc aux bateliers indépendants qui ne possèdent qu'un seul bâtiment. Au final, nous voulons que le portail BICS soit une bonne alternative à la version installable de BICS pour tout le monde. C'est pourquoi nous ajouterons également des fonctionnalités nécessaires aux

compagnies maritimes, telles que la gestion des utilisateurs et des bâtiments. Avec le portail BICS, nous faisons un pas en avant dans l'optimisation de l'annonce électronique dans la navigation intérieure. Nous continuerons à y travailler dans les prochains temps. »



Thomas van den Dries du MS Navia. (Photo provenant d'une collection privée)

Thomas van den Dries, navigant sur le bâtiment Navia, était l'un des 25 bateliers qui ont pu tester le portail BICS avant le lancement de la nouvelle version. Il est satisfait de la version en ligne.

Thomas van den Dries a été testeur pour le portail BICS

« L'annonce en ligne fonctionne très bien »

« Le Navia mesure 80 mètres de long et 8,20 mètres de large. Pour un bâtiment de cette taille, l'annonce électronique n'est pas encore obligatoire. Néanmoins, nous travaillons avec BICS depuis 2018 », explique Thomas van den Dries. « À l'époque, nous faisons beaucoup de trajets vers la Belgique, où le système venait d'être mis en place. Chez De Vlaamse Waterweg, il faut de toute façon se déclarer pour les droits de navigation, c'est pourquoi je l'utilise.

De plus, il est pratique de s'annoncer à l'avance par voie électronique pour les écluses, car ainsi, ils savent qui vous êtes lorsque vous arrivez. »

Exactement le même design

L'été dernier, Thomas van den Dries s'est porté volontaire pour tester le portail BICS. Il avait été invité à le faire après avoir contacté plusieurs fois le service d'assistance BICS parce qu'il avait changé le système d'exploitation de son ordinateur. « Mon ordinateur fonctionnait encore parfaitement, mais Microsoft a cessé de prendre en charge Windows 10. C'est pourquoi je suis passé à Linux. Le service d'assistance m'a aidé dans cette démarche. » Thomas van den Dries a beaucoup apprécié la version BICS du portail en ligne. « Elle ressemble exactement à BICS sur l'ordinateur local. Il n'y avait que quelques petits points à amélio-

rer. Par exemple, le processus de connexion avec l'authentification à deux facteurs pourrait être un peu plus clair afin de mieux se démarquer des autres applications qui nécessitent également une authentification à deux facteurs, ce qui est de plus en plus fréquent. »

Suite à ces retours, il a été décidé de ne pas implémenter l'authentification à deux facteurs (2FA) pour le moment. Des solutions pour une implémentation plus conviviale sont actuellement à l'étude.

« Il y avait également quelques effets étranges dans les champs de texte, mais cela venait probablement du navigateur. Sinon, tout semblait parfait et fonctionnait correctement. »

L'aide à la décision en ligne est disponible sur le site web de la CCNR en quelques étapes : Dois-je (déjà) me déclarer par voie électronique ?



La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a constaté que les propriétaires et conducteurs ont parfois besoin d'aide pour déterminer s'ils doivent effectuer une l'annonce électronique pour leur bâtiment de manière générale ou uniquement pour un trajet particulier. C'est pourquoi la CCNR a développé un outil d'aide à la décision pratique, accessible en ligne via son site web. Cet outil permet de déterminer étape par étape si une annonce est nécessaire et sous quelle forme.

De plus en plus de catégories de bâtiments naviguant sur le Rhin sont soumises à l'obligation d'annonce électronique. À partir du 1er décembre 2026, cela s'appliquera également aux bâtiments de marchandises d'une longueur supérieure à 86 mètres équipés d'une ou plusieurs cales, ainsi qu'aux bâtiments utilisant une source d'énergie autre

que le diesel ou le GNL, par exemple le méthanol, l'hydrogène gazeux ou des batteries d'une puissance totale supérieure à 500 kWh. Grâce au questionnaire interactif, les conducteurs peuvent vérifier si l'obligation de l'annonce électronique s'applique déjà à eux et, si ce n'est pas le cas, si ce sera le cas à partir du 1er décembre 2026, après l'extension de

la réglementation. L'aide à la décision est disponible en néerlandais, allemand, français et anglais.

Le questionnaire comprend au maximum sept questions claires sur la zone de circulation, le type et la longueur du bâtiment, le mode de propulsion et le type de chargement. L'aide, étape par étape, guide ainsi

l'utilisateur vers une réponse claire. Elle contient en outre quelques conseils pratiques.

Le code QR est le moyen le plus rapide d'accéder à l'aide à la décision. Elle est également disponible via l'adresse <https://eri.ccr-zkr.org>.

(Crédit photo : Fotolyse/AdobeStock)

Les navires fluvio-maritimes doivent également s'annoncer par voie électronique

Le 1er janvier 2026 marquera le 16ème anniversaire de l'obligation faite aux premiers bâtiments naviguant sur le Rhin de s'annoncer par voie électronique. Il existe aujourd'hui plus de 5 000 comptes BICS actifs.

« Rétrospectivement, l'introduction et l'acceptation se sont très bien déroulées », explique Peter Oudenes, conseiller en gestion

de trafic maritime et spécialiste RIS chez Rijkswaterstaat. « Presque tous les navires des catégories progressivement concernées s'annoncent de manière cohérente et correcte par voie électronique. »

D'après Peter Oudenes, « certaines catégories de bâtiments ne sont toutefois pas encore suffisamment informées de cette obligation. C'est notamment le cas des navires fluvio-maritimes. Ceux qui naviguent régu-

lièrement sur le Rhin connaissent les règles. En revanche, les équipages des navires de mer qui ne s'y rendent que sporadiquement ne sont souvent pas informés. Il convient donc d'y prêter une attention particulière ».

« Les bâtiments propulsés au GNL ou ceux effectuant des transports spéciaux peuvent également rencontrer des problèmes. » À propos de ces derniers, Peter Oudenes déclare : « Il s'agit notamment de nombreux

petits remorqueurs qui ne sont pas équipés d'ordinateurs à bord. Néanmoins, l'obligation de l'annonce s'applique également à ces bâtiments ».

Si vous ne savez pas exactement si votre bâtiment est soumis à l'obligation de l'annonce électronique ou si vous avez des questions, veuillez contacter le service d'assistance BICS : +31 (0)88 20 22 600 (du lundi au vendredi, de 9 h à 17 h) ou helpdesk@bics.nl.



Colophon

Éditeur

Bureau Telematica Binnenvaart
Scheepmakerij 320
3331 MC Zwijndrecht
+31 (0)10 206 06 06

Production

Tekst & Toebehoren

Textes

Florence Aubergier, Martin Dekker,
Sarah De Preter

Graphisme

Kammeraat Design

Impression

Koninklijke Drukkerij Em. de Jong

Commanditaires

De Vlaamse Waterweg
Generaldirektion Wasserstraßen
und Schifffahrt
Port of Switzerland
Rijkswaterstaat
Voies Navigables de France

Website

www.bics.nl

BICS Helpdesk

+31(0)88 202 26 00
helpdesk@bics.nl

Bureau
Telematica
Binnenvaart



Partner van

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat