



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure****Soixante-deuxième session**

Genève, 15-17 février 2023

Point 6 c) de l'ordre du jour provisoire

Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure**Barges de navire (Résolution n° 15)****Note du secrétariat*****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au Projet de budget-programme pour 2023, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/77/6 (Sect. 20), par. 20.6).
2. À sa soixante et unième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a examiné la question de la mise à jour éventuelle de la résolution n° 15 (« Barges de navire ») et a demandé au secrétariat de recueillir des informations sur la flotte de ce type de bateau (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/122, par. 56).
3. Le SC.3/WP.3 souhaitera peut-être poursuivre l'examen de l'état de la résolution n° 15 et de sa mise à jour éventuelle sur la base des informations ci-après.

II. Informations générales

4. La résolution n° 15 a été adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) le 27 novembre 1974, à sa dix-huitième session (TRANS/SC3/83, par. 41), sur la base du projet élaboré lors de la deuxième réunion ad hoc chargée d'étudier les problèmes que présente le transport par navires porte-barges. Elle avait pour but de faciliter le développement du transport par barges de navire sur les voies de navigation intérieure européennes, d'harmoniser les conditions et les mesures appliquées aux bateaux avec celles applicables aux autres moyens de transport par eau utilisant ces installations et de veiller à

* Le présent document a été soumis après la date prévue afin que l'information la plus récente puisse y figurer.



leur bonne immatriculation. La résolution n° 15 figure dans le Recueil des résolutions du Groupe de travail principal des transports par voie navigable publié en 1993 (TRANS/SC.3/131).

5. Le début des années 1970 a été marqué par le développement de navires porte-barges qui présentaient certains avantages en ce qui concerne l'acheminement des marchandises depuis l'intérieur du pays vers les navires de mer ou, à l'inverse le transport des marchandises vers les ports intérieurs. En effet, l'utilisation de barges de navire a permis de simplifier les opérations de manutention, de réduire les coûts de main-d'œuvre et d'énergie et d'améliorer l'efficacité des transports intérieurs par voie navigable. L'adoption de la résolution n° 15 a été motivée par le nombre croissant de bateaux de ce type sur les voies de navigation intérieure en Europe et par la nécessité d'uniformiser les règles et les procédures mises en place par les États membres pour l'admission temporaire des barges de navire d'autres pays. En outre, l'utilité d'une telle résolution était confirmée par les travaux de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) en matière d'élaboration de normes relatives aux principales dimensions des barges de navire. En parallèle, l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) a élaboré a) des normes de sécurité pour les barges de navire, au sein de son Sous-Comité de la conception et de l'équipement du navire et b) des mesures visant à faciliter les opérations de transport effectuées à l'aide de barges de navire, au sein de son Comité de facilitation.

6. Ce type de bateau regroupe des barges de taille moyenne, classées par l'ISO dans les séries 1, 2, 3 et 4 avec un port en lourd maximal de 370, 847, 1 070 et 194 tonnes respectivement. Les transporteurs de barges disposent de deux systèmes principaux pour charger et décharger les barges : les porte-barges du type LASH utilisent le système de transbordement vertical au moyen d'un portique mobile, et les navires Seabee (Seabarge) utilisent le système de transbordement horizontal au moyen d'un convoyeur élévateur. Il existe également d'autres modèles, comme le BaCo-Liner (porte-barges et porte-conteneurs), le porte-barges « Danube-Sea » qui relie le Danube à la mer, le Bacat (porte-barges-catamaran), le Trimariner, le Capricorn et d'autres encore. La Commission internationale du bassin de la Save a inclus ce type de bateau dans le Manuel de navigation de la Save publié en 2018¹.

7. Avec le développement de la conteneurisation dans la marine marchande, les transporteurs de barges ne pouvaient plus rivaliser avec les porte-conteneurs, qui ont une meilleure viabilité économique et dont l'usage est moins limité. Les derniers systèmes encore opérationnels étaient : a) une ligne de porte-barges du type LASH transatlantique pour le transport de papier, b) la flotte de porte-barges du type LASH battant pavillons russe et ukrainien entre Anvers (Belgique), la mer Noire et l'Extrême-Orient et c) une ligne circulant sur la côte ouest-africaine. De nombreux navires ont été vendus, convertis ou mis hors service. Toutefois, les barges de navire sont encore utilisées dans certains pays d'Asie, d'Europe et d'Amérique du Nord pour le retrait des marchandises et les opérations portuaires².

III. Définition, normalisation et statistiques

8. La définition d'une barge de navire est donnée dans les résolutions suivantes du SC.3 :
- Le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (révision 6) définit la barge de navire comme une barge de poussage construite pour être transportée à bord d'un navire de mer et pour naviguer sur les voies de navigation intérieure ;
 - Dans l'annexe de la résolution n° 61 (révision 2), la barge de navire est définie comme une barge construite pour être transportée à bord de navires de mer et pour naviguer sur les voies d'eau intérieures.

¹ www.savacommission.org/UserDocsImages/05_documents_publications/navigation/eng/manual_on_the_sava_river_navigation.pdf.

² Voir, par exemple, www.gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2019-11/sea-transport-2018-624.pdf, <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/649/1/012049/pdf>.

9. L'article 6.21 du CEVNI (« Convois ») contient des dispositions relatives aux barges de navire, ainsi que le chapitre 10 (« Gréement ») de l'annexe à la résolution n° 61. Ce type de bateau est également mentionné dans les règlements des commissions fluviales et du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure :

- Règlement de police pour la navigation du Rhin : son article 8.03 contient des dispositions relatives aux convois poussés comprenant des barges de navire, et une liste des catégories de bâtiments et de convois figure à l'annexe 12 ;
- Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube : article 6.21 (« Convois ») ;
- Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure : articles 13.01 (« Ancres, chaînes et câbles d'ancres ») et 21.02 (« Bâtiments aptes à être poussés »).

10. Entre 1979 et 1990, l'ISO a élaboré les normes suivantes pour les principales séries de barges de navire :

- ISO 4175 :1979, Construction navale – Barges embarcables à bord des navires, série 1 – Principales dimensions
- ISO 6765:1985, Construction navale – Barges de la série 3 embarcables à bord des navires – Dimensions principales
- ISO 6766:1984, Construction navale – Barges de la série 4 embarcables à bord des navires – Dimensions principales
- ISO 7222:1985, Construction navale – Barges de la série 2 embarcables à bord des navires, série 2 – Dimensions principales
- ISO 9382:1990, Barges de toutes séries embarcables à bord des navires – Classification et exigences principales.

11. La norme ISO 9382:1990 a été réexaminée et confirmée pour la dernière fois en 2018. Elle définit les dimensions principales, le déplacement maximal et le port en lourd des séries 1,2,3 et 4 de barges embarcables à bord des navires destinées à transporter des marchandises diverses. Dans l'annexe A, des données complémentaires sont fournies pour les barges de chaque série conçues pour transporter des cargaisons spéciales, comme des liquides en vrac ou des cargaisons réfrigérées.

12. Dans la cinquième édition du Glossaire des statistiques des transports³, les porte-barges du type LASH et Seabee sont inclus dans la catégorie des barges pour marchandises sèches. Cependant, ni la base de données statistiques de la Commission économique pour l'Europe⁴ ni la base de données Eurostat⁵ ne contiennent de données portant spécifiquement sur le nombre de bateaux de ce type et leur capacité de charge.

13. L'Annuaire statistique de la Commission du Danube⁶ (à partir de 2011) ne contient pas de données sur le nombre de barges de navire sur le Danube, mais d'après les informations disponibles, ce type de bateau n'est plus exploité régulièrement dans cette région. On ne trouve actuellement aucun bateau de ce type dans le Registre de la société de classification russe ni dans le Registre maritime russe, non plus que dans le Registre maritime ukrainien.

³ https://unece.org/sites/default/files/2020-12/Glossary_for_Transport_Statistics_FR.pdf.

⁴ https://w3.unece.org/PXWeb2015/pxweb/en/STAT/STAT__40-TRTRANS__08-TRINLVESS.

⁵ <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>.

⁶ <https://www.danubecommission.org/dc/fr/navigation-danubienne/statistiques-de-la-navigation-danubienne/>.

IV. État actuel de la résolution n° 15 et prochaines étapes

14. Selon les données de 2019, la résolution n° 15 a été appliquée par les pays suivants : Autriche (en partie), Bulgarie, États-Unis d'Amérique, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pays-Bas (Royaume des), Serbie, Slovaquie et Ukraine⁷.

15. La résolution n° 15 ne reprend pas les dispositions d'autres résolutions du SC.3, ne leur est pas contraire et n'entravera pas le développement éventuel de ce mode de transport. Le SC.3/WP.3 souhaitera donc peut-être :

- Recommander au SC.3 de confirmer la validité de la résolution n° 15 ;
- Effectuer une mise à jour terminologique, si nécessaire ;
- Envisager d'harmoniser la résolution avec la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure.

⁷ ECE/TRANS/SC.3/2019/20.