



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

Genève, 16-18 octobre 2013

Point 11 c) de l'ordre du jour provisoire

Projet de programme de travail, évaluation biennale et plan de travail**Introduction d'un thème pour les sessions du SC.3****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. À sa quarante-troisième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a proposé d'introduire à l'ordre du jour des sessions annuelles du Groupe de travail des transports par voie navigable (le SC.3 ou le Groupe de travail), en plus des questions habituellement examinées par ce dernier, des thèmes particuliers ayant de l'importance pour les transports par voie navigable (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/86, par. 55), de façon à renforcer et à rationaliser les travaux menés par la CEE dans le domaine des transports par voie navigable, comme cela a été demandé par le Comité des transports intérieurs et conformément au Livre blanc pour un transport par voie navigable efficace et durable en Europe (ECE/TRANS/236, par. 31).

2. Le Groupe de travail est invité à envisager de choisir un thème à introduire à sa cinquante-huitième session sur la base des propositions formulées ci-après. Il voudra peut-être noter à cet égard que le SC.3/WP.3 a suggéré qu'il pourrait être intéressant de se pencher sur la situation de la navigation de plaisance à l'échelon paneuropéen, sachant qu'aucune assemblée intergouvernementale n'étudiait cette question (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/86, par. 56).

II. Procédure et thèmes proposés pour les sessions du SC.3

3. Afin de permettre au SC.3 de recenser les faits nouveaux dans le domaine de la navigation intérieure à l'échelon paneuropéen, et d'évaluer son propre travail dans un contexte général, il est proposé d'organiser des débats thématiques lors des sessions annuelles que le Groupe de travail tient.

4. Dans le but d'orienter les débats, le Groupe de travail pourrait choisir un thème particulier pour chaque session. Ce choix pourrait se faire à la fin de la session précédente en fonction d'une liste continuellement mise à jour.
5. Les débats relatifs à chaque thème pourraient être préparés et animés par un pays ou une organisation chef de file, en collaboration avec le secrétariat et le Président. Ces sessions thématiques ne devraient pas durer plus de trois heures et pourraient être proposées dans un programme distinct.
6. Le thème pourrait être présenté au moyen d'un ou deux exposés succincts faits par d'éminents experts de pays membres de la CEE, de la Commission européenne, des commissions fluviales, d'organisations intergouvernementales, d'organisations non gouvernementales ou de l'industrie. Ces exposés pourraient être suivis d'un débat, après quoi le Président tirerait un certain nombre de conclusions. Il faudrait prévoir une certaine souplesse pour que le Groupe de travail puisse traiter de points qui n'étaient pas prévus.
7. Une liste de thèmes envisageables est présentée ci-après.

A. Systèmes de transport intelligents (STI): défis et perspectives pour les transports par voie navigable

8. Dans le domaine des transports par voie navigable, les systèmes de transport intelligents qui ont été mis au point sont les services d'information fluviale. Il s'agit de services d'information harmonisés pour la gestion du trafic et des transports par voie navigable, qui comprennent des interfaces avec d'autres modes de transport.
9. Afin que les services d'information fluviale soient mis en place de façon harmonieuse à l'échelon paneuropéen, la CEE a établi un ensemble complet de directives dans lesquelles sont exposés les principes et les prescriptions générales pour la planification, la mise en œuvre et l'exploitation des services d'information fluviale et des systèmes connexes. Ces directives ont été adoptées par le SC.3 en tant que Résolution n° 57, laquelle a été révisée en 2011.
10. Les directives pour les services d'information fluviale s'emploient avec un certain nombre de normes et de recommandations internationales établies par la CEE en étroite collaboration avec l'Union européenne et les commissions fluviales. Ces normes et recommandations sont les suivantes:
 - Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur) – Résolution n° 48;
 - Normes internationales relatives à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure – Résolution n° 60;
 - Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables – Résolution n° 58;
 - Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) – Résolution n° 63;
11. Les discussions envisageables sous ce thème pourraient être les suivantes:
 - a) Perspectives:
 - i) Surmonter les difficultés linguistiques auxquelles les bateliers sont confrontés dans le contexte des transports internationaux par voie navigable (Vocabulaire normalisé des liaisons radio en navigation intérieure, document de la CEE en cinq langues constituant la Résolution n° 35, révisé);

- ii) Systèmes de transport intelligents facilitant les transports par voie navigable (fournisseurs de services de fret);
- iii) Systèmes de transport intelligents et efficacité de la chaîne logistique;
- b) Défis:
 - i) Trafic mixte (bateaux de marchandises et de passagers, bateaux de plaisance et navires de mer);
 - ii) Confidentialité des données (bateaux d'inspection masquant certaines données de suivi et de repérage);
 - iii) Questions juridiques (obligation d'utiliser le système AIS Navigation intérieure dans le cas du transport de marchandises dangereuses).

B. La situation de la navigation de plaisance à l'échelon paneuropéen

12. La plupart des bateaux qui circulent sur les voies navigables européennes sont des bateaux de plaisance. Pour faire en sorte que le trafic soit sûr et fluide sur ces voies, le Groupe de travail s'est penché sur plusieurs aspects de la navigation de plaisance et a établi les résolutions ci-après:

- Réseau européen de navigation de plaisance – Résolution n° 52;
- Menues embarcations utilisées exclusivement pour la navigation de plaisance – Résolution n° 41;
- Certificat international de conducteur de bateau de plaisance – Résolution n° 40;
- Certificat international (carte internationale) pour les bâtiments de plaisance – Résolution n° 13.

13. En 2010, lors de la trente-septième session du SC.3/WP.3, un atelier consacré à la navigation de plaisance, «La navigation de plaisance dans la région de la CEE: son rôle et son incidence», a été organisé par l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA). Deux exposés y ont été présentés:

- a) «Retombées économiques des voies de navigation de plaisance – Le cas du Royaume-Uni», par Martin Clarke, Directeur, Jacobs Engineering; et
- b) «Le financement des voies navigables intérieures régionales», par Nicolaas van Lamsweerde, Directeur, Dutch Recreational Waterways.

14. Les nouvelles discussions envisageables sous ce thème pourraient être les suivantes:

- a) Incidences de la navigation de plaisance sur l'environnement;
- b) Développement d'infrastructures de navigation intérieure pour la navigation de plaisance;
- c) Promotion de la navigation de plaisance.

C. La place des transports par voie navigable dans les chaînes mondiales de transport par conteneurs

15. Plus d'un tiers en valeur des articles faisant l'objet d'un commerce international sont transportés par conteneurs. Il est nécessaire de mieux intégrer les transports par voie navigable dans les chaînes mondiales de transport par conteneurs et d'établir des liaisons entre les grands ports maritimes européens et l'arrière-pays.

16. L'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E («Livre bleu»), établi par la CEE et révisé en 2012, contient notamment les caractéristiques techniques des ports de navigation intérieure d'importance internationale. D'après ce document, 179 des 446 ports intérieurs d'importance internationale sont équipés pour la manutention des conteneurs de 20 pieds et 144 d'entre eux sont également équipés pour la manutention des conteneurs de 40 pieds. En dotant un plus grand nombre de ports intérieurs d'installations de manutention de conteneurs, on accroîtrait la compétitivité du secteur dans son ensemble.

17. Les discussions envisageables sous ce thème pourraient être les suivantes:

- a) Investissements dans les installations de manutention de conteneurs pour les ports intérieurs;
- b) Transport et manutention des conteneurs ISO de 45 pieds et des conteneurs de 45 pieds adaptés aux palettes;
- c) Coopération entre les ports maritimes et les ports intérieurs.

D. Perspectives pour la navigation fluvio-maritime (harmonisation des bateaux et des voies navigables intérieures)

18. Les bateaux de navigation fluvio-maritime ont une grande importance dans les transports par voie navigable de certains États membres de la CEE tels que la Fédération de Russie et l'Ukraine. Ils permettent d'effectuer des opérations de transport efficaces entre les ports intérieurs et les ports maritimes, en évitant les transbordements, et ils sont particulièrement pratiques pour les transports internationaux dans la mesure où ils peuvent circuler durant toute l'année. Toutefois, leur présence dans certains ports européens pose des problèmes en raison de l'insuffisance de la réglementation internationale sur les bateaux de ce type.

19. En 2011, le Groupe de travail a adopté un nouveau chapitre 20B sur les dispositions spéciales applicables aux bateaux de navigation fluvio-maritime, à introduire dans la Résolution n° 61 (ECE/TRANS/SC.3/2011/9/Add.2). Dans ce chapitre, on trouve la définition suivante pour le terme «bateau de navigation fluvio-maritime»: bateau conçu pour la navigation sur les voies navigables intérieures et apte à la navigation maritime sous réserve de limitations.

20. D'après l'Union européenne des transports fluvio-maritimes (ERSTU), plus de 2 000 bateaux de navigation fluvio-maritime sont en service sur le continent européen.

21. Les discussions envisageables sous ce thème pourraient être les suivantes:

- a) Mise en commun des données d'expérience concernant l'utilisation de bateaux de navigation fluvio-maritime sur les voies navigables intérieures;
- b) Réalisation d'itinéraires fluvio-maritimes dans le cadre de l'AGN (par exemple, l'itinéraire Don-mer d'Azov-mer Noire-Dniepr-Danube, ou l'itinéraire Guadalquivir-parcours côtier E60-Douro-Gironde-Loire-Seine (E80));
- c) Meilleure utilisation des transports maritimes à courte distance, notamment les services d'expédition fluvio-maritime;
- d) Surmonter les obstacles juridiques aux expéditions fluvio-maritimes dans un contexte international.

E. Les ports maritimes et leurs stratégies de développement de la navigation intérieure

22. Dans les ports maritimes, la navigation intérieure est une alternative écologique au transport routier. Elle permet en outre d'éviter les congestions sur les grands axes routiers. Le port de Rotterdam (Pays-Bas), qui est le plus grand port à conteneurs en Europe, compte faire circuler sur des barges 40 % des conteneurs allant vers l'arrière-pays hollandais ou venant de ce dernier.

23. Il est rappelé à ce propos qu'à la Conférence ministérielle de Bucarest (2006), les autorités compétentes ont été invitées à faciliter, en coopération avec la profession, la mise en place de centres de promotion et de développement, et à nommer dans chaque pays des responsables nationaux chargés de promouvoir et de soutenir les transports par voie navigable et les transports fluvio-maritimes (ECE/TRANS/SC.3/2006/11, sect. II, par. 14).

24. Les discussions envisageables sous ce thème pourraient être les suivantes:

- a) Congestions dans les ports maritimes et liaisons avec l'arrière-pays;
- b) Optimisation des escales portuaires et regroupement des marchandises;
- c) Réduction des frais portuaires pour les bateaux de navigation intérieure et les bateaux de navigation fluvio-maritime, de façon à favoriser leur circulation.

F. Autres thèmes

25. Le Groupe de travail voudra peut-être proposer d'autres thèmes à examiner.
