



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****Cinquante-septième session**

Genève, 24-26 juin 2020

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Atelier sur l'économie circulaire dans le transport
par voies navigables intérieures****Utilisation des principes de l'économie circulaire
dans le transport par voie navigable****Note du secrétariat*****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au programme de travail du sous-programme « Transports » pour 2020 (ECE/TRANS/2020/21, chap. IV, tableau, section A, par. 11), adopté par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/294, par. 136).
2. À sa cinquante-sixième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a décidé que sa prochaine session aurait pour thème l'économie circulaire dans le transport par voie navigable (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112, par. 98).
3. Le présent document contient une vue d'ensemble de l'économie circulaire en tant que concept, des modèles économiques existants et des outils pertinents pour le transport par voies de navigation intérieures, ainsi que des travaux menés actuellement par la Commission économique pour l'Europe (CEE) et d'autres organisations internationales. Les sections II et V reposent sur les conclusions du débat sur le thème « Passer à l'économie circulaire – les politiques d'innovation au service d'une production et d'une consommation durables », tenu à la dixième session de l'Équipe de spécialistes des politiques d'innovation et de compétitivité du Comité de l'innovation, de la compétitivité et des partenariats public-privé, à Genève, les 18 et 19 octobre 2017 (ECE/CECI/2018/3).

* Le présent document est soumis après la date prévue pour que l'information la plus récente puisse y figurer.



II. Le modèle de l'économie circulaire

4. L'économie industrielle actuelle repose dans une grande mesure sur un modèle linéaire de consommation de ressources qui suit la logique « extraire-fabriquer-jeter ». De ce fait, elle est exposée à d'importantes pertes de valeur et à des effets négatifs tout au long de la chaîne d'approvisionnement en matières. Il est évident qu'il existe une forte demande pour un nouveau modèle industriel, à savoir un modèle moins dépendant de l'énergie primaire et des intrants en matières, et qui serait capable de régénérer le capital naturel. La recherche de l'amélioration des performances des ressources sur l'ensemble de l'économie a conduit les entreprises à explorer différentes méthodes de réemploi des produits ou des matériaux, afin de récupérer le maximum de matière première et d'économiser sur l'apport d'énergie ou de travail. Le concept même d'une économie circulaire est reconnu comme une solution efficace et prend de l'ampleur depuis la fin des années 70.

5. En tant que modèle économique, l'économie circulaire supprime les déchets et promeut l'utilisation continue des ressources, ce qui contraste avec le modèle traditionnel linéaire de production et de consommation, selon lequel les marchandises sont produites à partir de matières brutes, vendues, utilisées, puis jetées ou incinérées en tant que déchets. La Fondation Ellen MacArthur l'a définie comme un modèle industriel qui se veut par définition « réparateur » ou « régénérant ». Il remplace le concept de « fin de vie » par celui de « réparation » ou de « compensation », tend vers l'utilisation d'énergies renouvelables, cherche à éliminer les produits chimiques toxiques, qui empêchent la réutilisation, favorise l'élimination des déchets grâce à une conception plus élaborée des produits, des matériaux et des systèmes, et, plus généralement, innove en matière de modèle économique¹.

6. L'économie circulaire peut être interprétée au sens large comme un système dans lequel les produits, les matières et les ressources sont conservés le plus longtemps possible dans le cycle économique. Ce modèle offre une chance bienvenue de renoncer aux processus à forte intensité de ressources, de maximiser l'utilisation des biens existants et de créer de nouveaux flux de revenus, et de contribuer ainsi à la durabilité et à la compétitivité des processus de production et de consommation. Le but ultime consiste à découpler le développement économique mondial de la consommation de ressources finies.

7. L'économie circulaire repose sur trois principes :

a) Préserver et augmenter le capital naturel en contrôlant des stocks finis et en équilibrant les flux renouvelables. Là où c'est possible, les technologies et les procédés de production permettent de recourir à des ressources renouvelables ou présentant un meilleur potentiel, par exemple en substituant des sources d'énergie renouvelables aux énergies fossiles ;

b) Optimiser les rendements en assurant en tout temps une circulation optimale des produits, des composants et des matières dans les cycles techniques et biologiques. Cela suppose une conception des produits anticipant leur reconstruction, leur remise en état et leur recyclage, favorisant par conséquent l'entretien dans l'optique d'une prolongation de la durée de vie des produits ;

c) Prôner l'efficacité des systèmes en révélant et en éliminant les externalités négatives telles que la pollution de l'eau, de l'air et des sols, ou la pollution sonore².

8. L'économie circulaire promet tout un éventail de bénéfices. Selon les estimations du Forum économique mondial, les retombées économiques de l'adoption de ce nouveau modèle pourraient permettre d'économiser plus de 1 000 milliards de dollars des États-Unis en matières³. Ces retombées comprennent : a) une réduction des pressions exercées sur l'environnement, autrement dit une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), de

¹ Fondation Ellen MacArthur, « Vers une économie circulaire : arguments économiques en faveur d'une transition accélérée », 2013/1.

² ECE/CECI/2018/3, par. 12.

³ Forum économique mondial en collaboration avec la Fondation Ellen MacArthur et McKinsey and Company. « Vers une économie circulaire : accélérer son adoption à travers les chaînes d'approvisionnement mondiales ». Forum économique mondial, Genève (Suisse), 2014.

la pollution par les particules, de la toxicité et de la perte de biodiversité ; b) l'expansion économique et la création d'emplois nouveaux dans tous les secteurs industriels sous l'effet d'une inversion de la logistique locale, et au sein des petites et moyennes entreprises avec le développement de l'innovation et de l'esprit d'entreprise, et l'instauration d'une nouvelle économie orientée vers les services ; et c) la réduction des risques de choc dans l'offre de matières premières⁴.

9. Le Groupe international d'experts sur les ressources (Programme des Nations Unies pour l'environnement) a estimé récemment que la réalisation au moindre coût des cibles liées aux changements climatiques passerait par une utilisation plus rationnelle des ressources. La réalisation de 12 des 17 objectifs de développement durable dépendra de l'utilisation durable des ressources naturelles. Dans un scénario d'économie circulaire, on pourrait obtenir jusqu'à 48 % de réduction des émissions de dioxyde de carbone d'ici à 2030 (selon le scénario de base de 2012) et 83 % d'ici à 2050⁵.

10. L'économie circulaire permet des économies matérielles nettes substantielles et rend les entreprises moins vulnérables face à l'instabilité des prix. Selon des estimations, elle permettrait au niveau de l'Union européenne des économies matérielles nettes pouvant atteindre chaque année jusqu'à 630 milliards d'euros. D'ici à 2050, l'économie circulaire pourrait entraîner une baisse des coûts de mobilité d'un ménage moyen dans l'Union européenne de 60 à 80 %, des dépenses alimentaires de 25 à 40 % et des frais de logement de 25 à 35 %⁶.

11. Le passage à l'économie circulaire pourrait entraîner une hausse de la productivité des ressources primaires dans l'Union européenne pouvant aller jusqu'à 3 % par an d'ici à 2030, et donner lieu à une augmentation du PIB pouvant atteindre jusqu'à 7 % par rapport au scénario de développement actuel. Les bénéfices annuels attendus pourraient atteindre jusqu'à 900 milliards d'euros⁷.

12. L'innovation joue un rôle central dans la réussite de la transition. Il existe de nombreux exemples de technologies, de procédés, de services et de modèles économiques d'apparition récente qui redéfinissent la durée de vie des produits, de la conception à la production et à l'utilisation, jusqu'à l'élimination et au recyclage. De même, des formes innovantes de consommation durable, telles les plateformes de partage, apparaissent dans des domaines comme les transports et le logement, notamment. L'importance de l'innovation, qu'il s'agisse de la recherche scientifique et des nouvelles technologies, mais aussi de l'expérimentation des technologies, des politiques, des dispositifs de gouvernance et des idées dans le domaine de l'économie, a été soulignée durant le débat sur le thème « La croissance que nous voulons est durable : mettre l'innovation au service d'une économie circulaire pour tous », tenu par le PNUE et la CEE le 9 juillet 2019 dans le cadre d'une manifestation parallèle organisée à l'occasion du Forum politique de haut niveau 2019.

13. Cependant, l'économie circulaire n'a guère dépassé le stade des balbutiements à l'échelle du monde tout comme dans la plus grande partie de la région de la CEE. Selon le rapport sur les lacunes en matière de circularité (Circularity Gap Report) présenté à l'occasion de la réunion annuelle du Forum économique mondial tenue à Davos-Klosters (Suisse) du 22 au 25 janvier 2019, la circularité n'était alors estimée qu'à 8,6 % au niveau mondial⁸.

⁴ OCDE (2019), *Business Models for the Circular Economy: Opportunities and Challenges for Policy*, OECD Publishing, Paris.

⁵ ECE/CECI/2018/3, par. 20.

⁶ Fondation Ellen MacArthur, « Growth within: A circular economy vision for a competitive Europe », juin 2015 ; ECE/CECI/2018/3, par. 17.

⁷ Idem ; ECE/CECI/2018/3, par. 19.

⁸ www.circularity-gap.world.

III. Chaînes d’approvisionnement et inversion de la logistique dans l’économie circulaire

14. Les chaînes d’approvisionnement dans une économie circulaire et les chaînes d’approvisionnement conventionnelles présentent deux différences fondamentales qui tiennent aux formes de collaboration au sein de la chaîne d’approvisionnement :

- La conception des produits et le contexte socioéconomique de la consommation : les produits sont conçus de manière à avoir une plus longue durée de vie et à être recyclés d’une certaine manière à la fin de celle-ci ;
- La collecte de biens biologiques ou techniques usagés ou consommés à des fins de recyclage voit la structure linéaire conventionnelle des chaînes d’approvisionnement devenir une boucle de rétroaction⁹.

15. L’inversion de la logistique concernant les biens techniques comprend quatre étapes de collaboration :

- L’entretien : assurer la disponibilité opérationnelle d’un produit, y compris sa mise à niveau sur son lieu d’utilisation ou à proximité de celui-ci ;
- La réutilisation : transférer un produit d’un utilisateur (ou un groupe d’utilisateurs) à un autre par la collecte, l’entretien et l’entreposage chez le distributeur, et la livraison ;
- La reconstruction : rendre à un produit au minimum sa performance initiale, avec une garantie équivalente ou supérieure à celle d’un produit neuf, ou nouvellement produit¹⁰ ; ce produit est ainsi réintroduit dans la chaîne d’approvisionnement ;
- Le recyclage : collecter divers matériaux destinés à être réutilisés dans la fabrication de nouveaux produits ou dans la reconstruction¹¹.

IV. Modèles économiques

16. Les modèles économiques pourraient faciliter la transition vers une économie utilisant les ressources de façon plus rationnelle et circulaire. L’Organisation de coopération et de développement économiques considère que les activités circulaires se répartissent dans les catégories suivantes :

- Les modèles d’approvisionnement circulaires, selon lesquels les intrants de production ordinaires sont remplacés par des matériaux biosourcés, renouvelables ou revalorisés (conception de produits « du berceau au berceau ») ;
- Les modèles de récupération, qui donnent lieu à la production de matières premières de récupération à partir des flux de déchets ;
- Les modèles d’allongement de la durée de vie des produits, qui prévoient la prolongation de la durée de vie des produits et peuvent inclure le modèle classique de longue durée de vie, la réutilisation directe, l’entretien et la réparation, ainsi que la rénovation et la reconstruction ;
- Les modèles de consommation collaborative, qui promeuvent une utilisation plus intensive des biens des consommateurs, sous-utilisés, au moyen de prêts ou de l’usage collectif, par exemple pour les logements, les véhicules, les vêtements et les outils ;

⁹ Rodrigue, J. P. (2018), « Efficiency and Sustainability in Multimodal Supply Chains », International Transport Forum Discussion Papers, OECD Publishing, Paris.

¹⁰ Définition établie par l’Institut britannique des normes (norme BS 8887-2 – « Design for manufacture, assembly, disassembly and end-of-life processing (MADE), Part 2: Terms and definitions »).

¹¹ Rodrigue, J. P. (2018), « Efficiency and Sustainability in Multimodal Supply Chains », International Transport Forum Discussion Papers, OECD Publishing, Paris.

- Les modèles de systèmes produits-services, qui associent un produit physique à la prestation de services ; on distingue les modèles axés sur les produits, ceux axés sur les utilisateurs et les modèles axés sur les résultats¹².

17. La responsabilité sociale des entreprises (RSE) est un modèle économique autorégulé qui aide les entreprises à être socialement responsables vis-à-vis d'elles-mêmes, de leurs parties prenantes et du public. La Commission européenne décrit le concept de la RSE « comme l'intégration volontaire des préoccupations sociales et écologiques des entreprises à leurs activités commerciales et leurs relations avec leurs parties prenantes¹³ ». La RSE est de plus en plus importante pour la compétitivité des entreprises dans le contexte de l'économie circulaire, car elle présente des avantages en matière de gestion des risques, de réduction des coûts, d'accès aux capitaux, de gestion des relations avec la clientèle, de ressources humaines et de capacité d'innovation.

18. Les modèles économiques de type circulaire peuvent être fructueux, y compris dans le secteur des transports. Dans l'industrie automobile, l'usine du groupe Renault implantée à Choisy-le-Roi (France) est dotée d'une expertise dans la rénovation des organes mécaniques. Elle fournit cinq produits majeurs : les moteurs, les boîtes de vitesses mécaniques, les turbocompresseurs, les pompes d'injection et les collections de culasses. Les pièces reconstruites sont utilisées exclusivement pour réparer des véhicules en circulation. Elles coûtent moins cher, bénéficient de la même garantie et satisfont aux mêmes essais de contrôle de la qualité que les pièces neuves. Cette façon de faire est en outre la seule manière de créer des pièces qui ne sont plus produites par ailleurs¹⁴.

19. Le programme Total Care (gestion intégrale) de Rolls-Royce pour l'entretien des moteurs, destiné aux clients du secteur aérospace, vise à suivre et à entretenir le moteur tout au long de son cycle de vie. Le modèle économique Total Care contribue à réduire les déchets et à optimiser l'utilisation des ressources, tout en maximisant le temps de vol des moteurs¹⁵.

20. La stratégie du port de Rotterdam, qui vise à faire de celui-ci une plateforme circulaire, est axée sur des technologies prometteuses qui tiennent compte de l'important volume d'activité de la région de Rotterdam et encourage l'innovation en favorisant de nouvelles initiatives circulaires et en soutenant les start-ups. En outre, le port entend jouer un rôle moteur dans la transition énergétique internationale et a publié un plan d'action pour atteindre en trois temps les objectifs climatiques nationaux pour 2030 et 2050. La circularité est indispensable pour atteindre ces objectifs¹⁶.

21. L'aéroport de Londres Gatwick a pour objectif d'ici à 2020 le recyclage de 85 % de tous les déchets qu'il produit. En 2010, l'aéroport a établi des objectifs de durabilité pour 2020 dans les domaines suivants : collectivité locale, économie, carbone, qualité de l'air, bruit, transport, énergie, déchets, eau et biodiversité. En 2017, il a notamment réduit de 10,5 % les émissions de carbone et de 5 % la consommation énergétique par passager, et il a atteint le seuil de zéro pour les déchets non traités envoyés en enfouissement¹⁷.

V. Le passage à l'économie circulaire dans la région paneuropéenne et dans le monde

22. Ces dernières années, l'économie circulaire a pris de plus en plus d'importance comme solution pour faire face à certains des problèmes communs les plus urgents qui se posent en matière de développement durable à travers le monde, et plus particulièrement pour

¹² OCDE (2019), Business Models for the Circular Economy: Opportunities and Challenges for Policy, OECD Publishing, Paris.

¹³ Commission européenne, Livre vert « Promouvoir un cadre européen pour la responsabilité sociale des entreprises ». COM(2001)366.

¹⁴ www.ellenmacarthurfoundation.org/news/the-circular-economy-applied-to-the-automotive-industry-2 ; <https://group.renault.com/groupe/implantations/usine-choisy-le-roi/>.

¹⁵ <https://summit.movinonconnect.com/mobilite/4-exemples-economie-circulaire-transport/#/>, www.rolls-royce.com/media/our-stories/discover/2017/totalcare.aspx.

¹⁶ www.circle-economy.com/news/rotterdam-towards-a-circular-port.

¹⁷ <https://summit.movinonconnect.com/mobilite/4-exemples-economie-circulaire-transport/#/>.

réaliser les objectifs du Programme 2030. Elle est avant tout liée aux objectifs de développement durable 6, 8, 11, 12, 13, 14 et 15¹⁸.

23. Les activités de la CEE soutiennent l'économie circulaire dans divers domaines du développement durable et ont pour but de favoriser les liens intersectoriels afin d'accélérer la transition. Dans cette optique, la CEE a rassemblé ses compétences multisectorielles conformément à une approche fondée sur les interactions, en vue de la réalisation du Programme 2030. À titre d'exemple, on peut citer le processus « Un environnement pour l'Europe » – qui est une plateforme de haut niveau permettant de traiter les priorités environnementales ; le Cadre stratégique paneuropéen pour une économie plus respectueuse de l'environnement, appuyé par l'Initiative de Batumi pour une économie verte ; un cadre de gestion qui vise à permettre de tirer parti des ressources découlant de l'exploitation minière et de l'enfouissement des déchets en s'appuyant sur la Classification-cadre des Nations Unies pour les ressources (CCNU) ; des politiques d'innovation au service d'une production et d'une consommation durables ; des recommandations en matière de recyclage ; la mise au point d'une application de type chaîne de blocs pour soutenir une approche circulaire dans les chaînes de valeur des secteurs de l'habillement et de la chaussure ; un système innovant de gestion des pertes alimentaires ; une économie circulaire dans les villes ; et une gestion durable des forêts.

24. Plusieurs plateformes internationales réunissant des parties prenantes ont pour but de soutenir le développement de l'économie circulaire et d'encourager la coopération entre les acteurs principaux. Dans la région paneuropéenne, on compte : a) la Platform for Accelerating the Circular Economy (PACE)¹⁹ ; et b) la Plateforme des acteurs européens de l'économie circulaire²⁰, qui est une initiative conjointe de la Commission européenne et du Comité économique et social européen.

25. D'importantes initiatives de politique générale ont été lancées au niveau de l'Union européenne. Ainsi, en décembre 2015, la Commission européenne a publié « Boucler la boucle – Un plan d'action de l'Union européenne en faveur de l'économie circulaire »²¹, stratégie visant à soutenir la transition vers une économie circulaire dans l'Union européenne. Ce plan d'action visait cinq secteurs prioritaires : les matières plastiques, les déchets alimentaires, les matières premières critiques, la construction et la démolition, et la biomasse et les bioproduits. Il s'agissait d'un ambitieux programme d'actions concrètes, applicable jusqu'en 2019, comprenant près de 50 mesures couvrant l'ensemble du cycle, de la production et de la consommation à la gestion des déchets et au marché des matières premières secondaires, ainsi qu'un rapport annuel de mise en œuvre²².

26. La Directive-cadre européenne relative aux déchets (Directive 2008/98/CE) offre un exemple intéressant de principes d'action applicables à la création de marchés visant à réduire les déchets au stade de la production, notamment une hiérarchie de la gestion des déchets, le principe du pollueur-payeur et la responsabilité élargie des producteurs²³.

27. Plusieurs pays européens ont réussi à développer une culture du recyclage chez les consommateurs, et ainsi à créer une « société du recyclage ». À titre d'exemple, on peut citer le programme allemand axé sur l'efficacité des ressources, l'initiative néerlandaise Green Deal et l'équipe spéciale axée sur l'efficacité des ressources au Danemark, qui est chargée de recenser les obstacles de la réglementation et d'y remédier²⁴.

28. À sa dixième session, l'Équipe de spécialistes des politiques d'innovation et de compétitivité du Comité de l'innovation, de la compétitivité et des partenariats public-privé,

¹⁸ Projet de document de réflexion et programme pour la réunion conjointe de la Commission économique et financière (Deuxième Commission) et du Conseil économique et social dans le cadre de la 73^e Assemblée générale des Nations Unies.

¹⁹ <https://pacecircular.org>.

²⁰ <https://circulareconomy.europa.eu/platform/en>.

²¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions. Boucler la boucle – Un plan d'action de l'Union européenne en faveur de l'économie circulaire (COM/2015/0614).

²² ECE/CECI/2018/3, par. 35.

²³ ECE/CECI/2018/3, par. 36.

²⁴ Voir ECE/CECI/2018/3, par. 37 et 43 à 45.

a souligné que « [l']intervention des pouvoirs publics devrait permettre de remédier aux failles des marchés et de la réglementation et de stimuler l'activité en fixant des objectifs à atteindre, en définissant une politique en matière de marchés publics, en mettant sur pied des plateformes et en apportant un soutien technique et financier aux entreprises ». Comme indiqué par l'Équipe de spécialistes, les politiques à mettre en œuvre pour faciliter le passage à l'économie circulaire devraient notamment englober :

- Des instruments de réglementation, ce qui suppose entre autres une meilleure application et un meilleur respect de la législation existante en la matière, la révision des textes pertinents, ainsi que de nouvelles mesures et réglementations ;
- Des accords volontaires, des incitations fiscales, notamment sous la forme de taxes, de droits et de redevances, des services d'information et de conseil, et des campagnes de sensibilisation ;
- Des investissements publics en matière de recherche-développement, d'acquisition de savoir-faire, de formation et d'infrastructure, une symbiose industrielle et des regroupements d'intérêts, et des marchés publics soucieux de la protection de l'environnement ;
- Un encouragement à l'innovation et une politique dynamique d'investissements publics et privés dans les technologies, les systèmes et les compétences qui se détachent du lot par leur économie en ressources ;
- La mise en œuvre, l'application et l'adoption de règlements, de normes et de codes de conduite intelligents ;
- L'abolition des subsides et des exonérations de taxes ayant des effets néfastes sur l'environnement ;
- La création de meilleures conditions de marché pour les produits et les services dont les effets, durant toute leur durée de vie utile, sont moins préjudiciables pour l'environnement, et qui offrent l'avantage d'être durables, réparables et recyclables²⁵.

VI. Les principes de l'économie circulaire dans le transport maritime et fluvial

29. Dans le secteur maritime, plusieurs instruments internationaux soutenant l'économie circulaire sont déjà en vigueur. Ils portent sur la réduction des émissions nocives et de l'impact du transport maritime sur l'environnement, sur le recyclage des navires et sur d'autres aspects pertinents. L'OMI a mis en place des mesures obligatoires afin de réduire les GES découlant du transport maritime international, dans le cadre de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), qui comprennent l'indice nominal de rendement énergétique et le Plan de gestion du rendement énergétique du navire. La stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES par les navires, adoptée en 2018, visait à réduire ces émissions d'au moins 50 % d'ici à 2050. La réduction des émissions de dioxyde de soufre dans les zones de contrôle des émissions désignées au titre de l'annexe VI de la MARPOL se fait par la limitation de la teneur maximale en soufre dans le fioul.

30. Les instruments visant à réduire l'impact du transport maritime international sur l'environnement comprennent :

- La MARPOL ;
- La Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, qui est entrée en vigueur le 17 septembre 2008 ;
- La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, qui est entrée en vigueur le 8 septembre 2017 ;

²⁵ ECE/CECI/2018/3, par. 45 et 46.

- Le Plan d'action visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires, adopté par le Comité de la protection du milieu marin le 26 octobre 2018.

31. La Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, adoptée le 15 mai 2009, mais pas encore en vigueur, établit des principes pour le recyclage sûr des navires.

32. En 2017, la Commission de la navigation intérieure (InCom) de l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN) a créé le nouveau Groupe de travail 203, « Sustainable Inland Waterways – A Guide for Waterways Managers on Social and Environmental Impacts » (Voies de navigation intérieure durables – Guide à l'intention des gestionnaires de voies de navigation concernant les conséquences sociales et environnementales)²⁶. Celui-ci s'intéresse au concept de l'économie circulaire, ainsi qu'au développement durable et à la responsabilité sociale et environnementale, dans une approche plus large de la RSE. Le Groupe de travail 203 a pour objectifs : a) de fournir un aperçu général des contributions que peuvent apporter les gestionnaires d'infrastructures maritimes et fluviales dans la transition mondiale vers une société développée viable ; b) de faire mieux comprendre et connaître le rôle des voies navigables dans le développement durable ; et c) de proposer des solutions aux conflits qui peuvent se poser dans l'exploitation et la gestion des voies de navigation intérieures, qui sont, par nature, multifonctionnelles.

33. Pour soutenir le Plan d'action de l'Union européenne en faveur de l'économie circulaire, une coalition d'acteurs du transport par voie navigable et de l'industrie portuaire regroupant l'Union européenne de la navigation fluviale, l'Organisation européenne des bateliers, la Fédération européenne des ports intérieurs et Inland Navigation Europe a adopté en 2017 une déclaration conjointe contenant une vision du transport par voie navigable et des ports d'ici à 2030. Dans cette déclaration, il est dit que pour parvenir, demain, à des transports et à une logistique respectueux de l'environnement, intelligents et sans congestion au service d'une économie circulaire et biosourcée, conformément à ce que nous souhaitons tous, il est indispensable que nous établissions une solide stratégie de politique générale et que nous mettions à disposition, aujourd'hui comme demain, des outils de mise en œuvre efficaces²⁷. La coalition met tout particulièrement l'accent sur la coordination, l'investissement, la législation et l'innovation.

VII. Objet de l'atelier et thèmes de débat

34. Le transport par voie navigable fait partie intégrante du transport en général et des chaînes logistiques, et doit donc être pris en compte dans l'économie circulaire quelle qu'elle soit, en tant que : a) qu'élément de l'économie circulaire ; et b) que composante du cycle d'inversion de l'infrastructure et de la logistique. Il convient de noter que certaines recommandations figurant dans le Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable sont directement liées aux principes de circularité et peuvent faciliter la transition.

35. L'économie circulaire peut présenter des avantages pour le transport par voie navigable et contribuer à accroître son rôle dans le transport en général et les chaînes logistiques. Elle peut aussi avoir des conséquences négatives, à savoir des conséquences valables pour l'ensemble du secteur des transports intérieurs et des conséquences spécifiques pour ce mode de transport, notamment des coûts considérables liés à la construction et à la modernisation des voies navigables et de la flotte intérieure et aux conditions d'exploitation.

36. Au cours du processus de transition, le transport par voie navigable pourra tirer profit de l'expérience et des meilleures pratiques associées aux modèles économiques existants dans le transport maritime, l'industrie automobile et d'autres secteurs.

37. Les thèmes de débat proposés sont les suivants :

²⁶ www.pianc.org/uploads/files/InCom/ToR/ToR-InCom-WG-203-Sustainable-Inland-Waterways-%E2%80%93-A-Guide-for-Waterways-Managers-on-Social-and-Environmental-Impacts.pdf.

²⁷ www.inlandnavigation.eu/news/events/inland-waterways-ports-present-vision-for-2030-bis/.

- Le rôle du transport par voie navigable dans les chaînes d'approvisionnement et l'inversion de la logistique propres à l'économie circulaire ;
- Les avantages de l'économie circulaire et les perspectives pour le secteur du transport par voie navigable ;
- Les conséquences pour le secteur et les solutions possibles ;
- Les innovations pour le secteur en vue de mettre en place une économie circulaire, telles que les mesures visant à rendre les flottes plus écologiques, la modernisation des flottes, les incitations à la conception de produits écologiques et l'utilisation plus efficace des produits ;
- Modèles économiques : meilleures pratiques et pertinence pour le transport par voie navigable ;
- Le rôle des ports en tant que plateformes circulaires ;
- Les politiques et les mécanismes de marché qui peuvent favoriser la transition vers l'économie circulaire, par exemple le principe du pollueur-payeur ;
- L'application de la RSE dans le secteur et son rôle dans l'économie circulaire.

38. Les participants au Groupe de travail sont invités à faire connaître leurs points de vue, les meilleures pratiques et les modèles économiques qui fonctionnent, et à envisager des mesures de suivi pour la navigation intérieure en vue de sa transition vers une économie circulaire.
