



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

Genève, 11-13 octobre 2023

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**Atelier sur les activités d'atténuation des changements climatiques
dans le domaine du transport par voie navigable****Contexte et principaux objectifs de l'atelier****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), tableau 20.6).
2. À sa quatre-vingt-cinquième session, le Comité des transports intérieurs (CTI) a décidé de jouer un rôle plus important et d'accroître sa contribution en ce qui concernait la question essentielle des changements climatiques et a prié le secrétariat, en étroite collaboration avec le Bureau et les organes subsidiaires concernés, d'élaborer une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre associées aux transports intérieurs, fondée sur les instruments juridiques internationaux des Nations Unies relevant de la compétence du CTI, établissant des mesures prioritaires pour le CTI et ses organes subsidiaires concernés, étayées par un plan d'action solide assorti d'échéances (ECE/TRANS/328, par. 60). Le projet de stratégie sera examiné et éventuellement adopté par le CTI à sa quatre-vingt-sixième session, en février 2024.
3. Le CTI a également prié le secrétariat de lui présenter tous les deux ans des rapports de fond sur les changements climatiques et les transports intérieurs, à compter de sa quatre-vingt-sixième session.
4. Pour donner suite à la décision susmentionnée, la Présidente du CTI et le Directeur de la Division des transports durables ont invité les présidents des groupes de travail du CTI, notamment du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), à :
 - a) Participer à l'élaboration de la stratégie et prendre note de la trame proposée (voir annexe du présent document)¹ ;

¹ Réf. UNECE/2023/TRANS/40, 9 mai 2023.



b) Communiquer au secrétariat des informations à jour sur les activités d'atténuation des changements climatiques mises en place dans le secteur des transports intérieurs afin que celles-ci puissent figurer dans le rapport biennal 2024.

II. Contexte

5. Ces dernières années, les incidences des changements climatiques et des phénomènes associés sur le bon fonctionnement et la fiabilité du transport par voie navigable sont devenues un enjeu majeur pour le secteur. Le faible débit de certains fleuves européens, en particulier le Rhin et le Danube, a eu des effets négatifs considérables sur le secteur de la navigation intérieure.

6. Dans la déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international », adoptée le 18 avril 2018 à Wrocław (Pologne), les Ministres des transports a) ont demandé au secteur de créer, lorsque cela était nécessaire, de nouveaux types de bateaux, et d'exploiter les innovations et les techniques modernes pour garantir la sécurité, réduire le risque d'accidents, limiter au minimum les incidences sur l'environnement et lutter contre les changements climatiques, et b) ont convenu que des mesures devaient être prises pour garantir la résilience du secteur face aux changements climatiques et appuyé les travaux visant à déterminer les tendances climatiques ayant une incidence sur la navigation, en vue de permettre la planification des activités commerciales sur des périodes plus longues².

7. Les ministres auteurs de la Déclaration de Mannheim « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique » ont confié à la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) « le soin de développer une feuille de route pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de 35 % d'ici à 2035 par rapport à 2015, réduire les émissions polluantes d'au moins 35 % d'ici à 2035 par rapport à 2015 et, autant que possible, mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici à 2050 »³.

8. Les objectifs fondamentaux de la stratégie de l'Union européenne pour des transports par voie navigable écologiques et respectueux de l'environnement, qui sont définis dans le plan d'action « NAIADES III : Moderniser le transport par voies navigables intérieures en Europe en assurant sa pérennité »⁴, sont les suivants : a) transférer une plus grande part du fret vers les voies navigables intérieures ; b) amorcer une transition irréversible du secteur vers un taux d'émission zéro, ces deux objectifs étant soutenus par un changement de modèle dans le sens d'une transformation numérique accrue de même que par des mesures d'accompagnement pour soutenir la main-d'œuvre actuelle et future. NAIADES III s'appuie sur les prescriptions du pacte vert pour l'Europe⁵ et de la stratégie de mobilité durable et intelligente⁶, qui fixent l'objectif d'augmenter la part du transport par voie navigable et du transport maritime à courte distance de 25 % d'ici à 2030 et de 50 % d'ici à 2050.

9. Les mesures proposées dans la Recommandation n° 4 « Favoriser la modernisation de la flotte et de l'infrastructure ainsi que les mesures visant à les rendre plus écologiques, afin de pouvoir affronter les problèmes liés à l'environnement » du Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport navigable, qui vise à atténuer les changements climatiques dans le secteur, sont les suivantes :

a) Continuer d'échanger des informations sur les pratiques optimales et appuyer les programmes et les projets pilotes visant à moderniser les flottes et à les rendre plus écologiques, et à déployer des types de bateaux nouveaux et améliorés ainsi que des systèmes de propulsion à faibles émissions ou sans émissions, et suivre la mise en œuvre de ces programmes et projets ;

² Voir https://unece.org/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_f.pdf, mesures stratégiques 12 et 15.

³ https://www.ccr-zkr.org/files/documents/dmannheim/Mannheimer_Erklaerung_fr.pdf.

⁴ ECE/TRANS/SC.3/2021/1.

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52019DC0640>.

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789>.

...

d) Appuyer et favoriser les études et les activités visant à préserver et à renforcer l'avantage compétitif du transport par voie navigable s'agissant de sa performance environnementale, notamment les recherches sur les mesures permettant de réduire les émissions polluantes des bateaux de navigation intérieure et sur les carburants de remplacement que peuvent utiliser ces bateaux ;

e) Appuyer les objectifs énoncés dans la déclaration de Mannheim, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 35 % d'ici à 2035 par rapport à 2015, réduire les émissions polluantes d'au moins 35 % d'ici à 2035 par rapport à 2015, et, dans la mesure du possible, mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici à 2050. Encourager les autres États membres à en faire autant ;

f) Favoriser, dans les milieux urbains, le transport par voie navigable au moyen de bateaux utilisant des carburants de remplacement ou fonctionnant à l'électricité. Appuyer l'installation de systèmes de propulsion propres et durables, améliorés ou utilisant des énergies de remplacement, sur les bateaux de navigation intérieure, ainsi que d'autres solutions respectueuses de l'environnement.

10. Il a été question de l'incidence des changements climatiques sur les réseaux de transport par voie navigable et des activités d'atténuation lors des ateliers suivants, organisés par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) :

- Encourager la formation d'une flotte moderne, renforcer la sécurité de la navigation et stimuler l'innovation (19 juin 2019)⁷ ;
- Les objectifs de développement durable et la manière dont ils peuvent être atteints en ce qui concerne les voies navigables (12 février 2020)⁸ ;
- Les changements climatiques, les situations hydrologiques extrêmes et leurs incidences sur le transport par voie navigable (17 février 2021)⁹ ;
- Prévention de la pollution par les bateaux de navigation intérieure et écologisation du secteur du transport par voie navigable (16 février 2022)¹⁰.

III. Priorités suggérées pour le Comité des transports intérieurs et intéressant le Groupe de travail

11. À sa quatre-vingt-cinquième session, le CTI a réfléchi aux activités futures qu'il pourrait mener en priorité en matière d'atténuation, sur la base des activités existantes et des domaines à étudier de manière plus approfondie pour soutenir les membres du CTI, comme indiqué aux paragraphes 13 à 19 du document ECE/TRANS/2023/21. Les priorités suivantes peuvent présenter un intérêt pour le secteur du transport par voie navigable :

- a) Priorités de nature réglementaire pour le CTI et ses organes subsidiaires :
- Mise au point d'un cadre réglementaire international harmonisé pour faciliter la transition vers les carburants de remplacement et l'écologisation ;
 - Soutien à l'accélération du passage aux véhicules électriques ;
 - Infrastructure permettant de soutenir le déploiement des véhicules électriques et à hydrogène ;
 - Mesures d'atténuation destinées aux transports routiers et à la navigation intérieure ;
 - Accélération de la mise en place d'un cadre réglementaire pour la dématérialisation du secteur et l'intégration des innovations et des nouvelles technologies ;

⁷ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 8 à 39.

⁸ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112, par. 11 à 39.

⁹ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116, par. 8 à 34.

¹⁰ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120, par. 12 à 35.

b) Priorités en matière de soutien aux politiques générales :

- Organiser régulièrement des concertations de haut niveau sur les nouveaux objectifs, stratégies, plans, défis et solutions dans le secteur du transport par voie navigable ;
- Améliorer les opérations de transport, par exemple mieux gérer la flotte ;
- Soutenir les changements d'activité du secteur, tels que la réduction de la demande de combustibles fossiles, l'augmentation de l'efficacité énergétique et le développement de l'économie circulaire ;
- Innover dans le domaine des comportements relatifs à la propriété et à l'utilisation ;
- Optimiser les infrastructures et les opérations dans les pays disposant déjà de systèmes sophistiqués de transport de marchandises et de logistique ;
- Accroître l'efficacité des systèmes de transport de marchandises et de logistique ;
- Élaborer d'autres outils, notamment :
 - Mettre au point et déployer un outil de suivi des initiatives de réduction des émissions de CO₂ pour les transports intérieurs, qui permettrait de savoir où en sont les initiatives visant à réduire l'empreinte écologique des transports intérieurs et de fournir un large éventail d'informations y relatives ;
 - Élaborer une boîte à outils pour les émissions provenant des transports intérieurs, qui fournirait un cadre structuré ainsi que des outils d'aide à la décision pour l'évaluation des possibilités de réduction des émissions dans les transports intérieurs ;
- Montrer la voie à suivre pour le passage au numérique, qui peut s'avérer un outil efficace pour assurer l'intégration multimodale ;

c) Arrangements institutionnels :

- Renforcement de la coopération/coordination entre les groupes de travail et examen/évaluation du soutien institutionnel apporté actuellement au volet « atténuation des changements climatiques », y compris éventuelle coordination centralisée ;
- Développement des « domaines d'interaction » pour les travaux intersectoriels au sein de la Division et, potentiellement, avec d'autres sous-programmes ou acteurs majeurs susceptibles de favoriser l'accélération des travaux ;

d) Soutien intergouvernemental axé sur les priorités et les besoins à l'échelle régionale/interrégionale :

- Appui aux États membres pour l'accélération du transfert modal ;
- Promotion de la coopération entre les membres du CTI ; intensification de la coopération transfrontière dans le domaine de la planification et pour l'application rapide des mesures de politique générale ;
- Partage des données d'expérience et définition des pratiques exemplaires ;
- Renforcement des capacités ;
- Projets d'appui aux membres du CTI.

IV. Sujets de discussion pour l'atelier

12. L'atelier vise à permettre aux participants :

- De mettre en avant les activités d'atténuation en cours dans le secteur du transport par voie navigable, ainsi que les stratégies, projets et programmes mis en place ;
- D'envisager les mesures que le SC.3 pourrait prendre pour aider les pays à relever ce défi ;

- De donner leur avis sur le projet de stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs à l'horizon 2050.

13. Le SC.3 souhaitera peut-être se pencher sur les sujets suivants :

- Les conventions et accords internationaux qui peuvent contribuer à l'atténuation des changements climatiques ;
- Les progrès réalisés par les pays, les organisations internationales et d'autres acteurs clefs ainsi que les enseignements à retenir ;
- Les activités futures prioritaires dans le domaine de l'atténuation des changements climatiques dans le secteur du transport par voie navigable ;
- Les étapes clefs du Plan d'action du CTI pour le climat qui concernent le transport par voie navigable.

14. Les participantes et les participants sont invités à prendre part aux tables rondes, à mutualiser leurs données d'expérience et leurs meilleures pratiques et à échanger les informations récentes dans le domaine, à réfléchir aux autres mesures qui pourraient être prises et à formuler des observations sur la trame de stratégie proposée par le CTI ou sur les différents chapitres qui la composent.

Annexe

Stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs à l'horizon 2050 : projet de trame

- I. Transports intérieurs et climat
 - II. Vision et mission du CTI en matière d'action climatique
 - III. Objectifs stratégiques
 - IV. Instruments administrés par le CTI pouvant contribuer à l'atténuation des changements climatiques
 - V. Plan d'action du CTI pour le climat (étapes clefs) – Contribution du CTI à la réalisation des objectifs climatiques
 - VI. Liste des priorités
 - VII. Mobilisation des ressources aux fins de la mise en œuvre de la Stratégie
 - VIII. Partenariats stratégiques au service de la Stratégie.
-