



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

Genève, 3-5 novembre 2021

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

Économie circulaire dans le transport par voie navigable**Intégration 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 projet de budget-programme pour 2021, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/75/6, sect. 20, par. 20.51).
2. Lors de sa soixante-quatrième session (ECE/TRANS/SC.3/213, par. 32), le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a décidé d'inscrire l'économie circulaire dans le transport par voie navigable à l'ordre du jour de sa soixante-cinquième session et a demandé au secrétariat d'établir, en coopération avec le Président et les parties intéressées, un document de travail.
3. Le présent document donne une vue d'ensemble des principes de l'économie circulaire applicables au transport par voie navigable. L'Université maritime mondiale a apporté une contribution précieuse à ce document.

II. Sujets et activités dans le secteur du transport par voie navigable qui entrent dans le cadre de l'économie circulaire

4. Au cours de l'atelier sur l'économie circulaire dans le transport par voie navigable organisé lors de sa soixante-quatrième session (ECE/TRANS/SC.3/213, par. 30), le SC.3 a noté que les activités ci-après étaient directement liées aux principes de l'économie circulaire :

- Écologisation de la flotte, utilisation de carburants durables et décarbonisation ;

* Le présent document a été soumis en retard en raison de la transmission tardive de renseignements provenant d'autres sources

** La version originale du présent document n'a pas été revue par les services d'édition.



- Gestion des déchets ;
- Numérisation et transition vers les énergies renouvelables ;
- Gestion verte de la chaîne d’approvisionnement ;
- Amélioration de la performance environnementale du transport par voie navigable ;
- Mise en place d’une infrastructure à l’épreuve du temps, compatible avec l’évolution du numérique et de l’automatisation et résistante aux changements climatiques ;
- Rôle des ports maritimes et intérieurs en tant qu’éléments essentiels d’une économie circulaire.

5. Les objectifs de développement durable et l’Accord de Paris imposent au secteur des transports de s’affranchir des énergies fossiles. C’est pourquoi le secteur se concentre désormais sur l’électrification et le recours à d’autres sources d’énergie non fossiles. En rendant les transports essentiels aussi efficaces et rentables que possible, on pourrait réduire la consommation totale d’énergie dans les transports et donc les émissions de carbone par rapport aux volumes de transport. Optimiser l’utilisation des ressources permet également d’agir positivement sur d’autres inconvénients du transport, par exemple en réduisant les émissions de particules, les accidents et les encombrements. L’infrastructure physique de transport, l’infrastructure énergétique et l’infrastructure numérique doivent s’allier pour faciliter la mise en place de solutions de transport économes en ressources.

6. À la soixante-neuvième session de la Commission économique pour l’Europe (CEE), tenue les 20 et 21 avril 2021, le débat de haut niveau avait pour thème « Promouvoir l’économie circulaire et l’utilisation durable des ressources naturelles dans la région de la CEE ». Le document « Promouvoir l’économie circulaire et l’utilisation durable des ressources naturelles dans la région de la Commission économique pour l’Europe : tendances et opportunités » (E/ECE/1495) met en lumière des aspects fondamentaux pour une économie circulaire et les contributions de la CEE dans les domaines suivants : a) conception et planification, b) gestion des déchets, c) traçabilité, transparence et production de données fiables, d) innovation et e) préservation du capital naturel. Des informations et certaines des conclusions figurant dans ce document, qui se rapportent à l’infrastructure, à la gestion des déchets et à l’évaluation de l’efficacité de l’économie circulaire, sont incluses dans le présent document.

A. Infrastructure

7. L’infrastructure produit des effets majeurs sur la durabilité, car elle exerce une influence sur la façon dont les ressources sont utilisées. La transition vers une économie plus circulaire et tournée vers la protection de l’environnement requiert une augmentation des investissements ciblés dans les infrastructures, particulièrement dans les parties de la région où les manques sont les plus importants. Une grande partie des caractéristiques fondamentales des infrastructures, qui en déterminent l’impact environnemental et la contribution globale à la durabilité, sont définies dès le stade de la conception et de la planification. L’un des principaux axes thématiques de la neuvième Conférence ministérielle « Un environnement pour l’Europe » (Nicosie, 5-7 octobre 2022), dont la CEE assurera les services, sera « Pour une économie plus verte dans la région paneuropéenne : œuvrer à la mise en place d’infrastructures durables »¹.

8. La conception des infrastructures et l’utilisation qui en est faite déterminent leur longévité ainsi que le besoin global de matières tout au long de leur cycle de vie. L’Accord européen sur les grandes voies navigables d’importance internationale (AGN), ainsi que d’autres accords de la CEE relatifs aux infrastructures de transport, dresse un plan coordonné de développement et de construction du réseau de voies navigables E et établit les principaux paramètres relatifs à la construction, à l’entretien et à la modernisation du réseau. Une façon importante d’assurer le bon fonctionnement du transport par voie navigable est d’anticiper les facteurs qui pourraient avoir une incidence négative sur la durée de vie, l’exploitabilité et

¹ E/ECE/1495, par. 33.

l'état des structures des voies navigables. En particulier, les changements climatiques pourraient occasionner des dysfonctionnements des infrastructures de transport².

B. Gestion des déchets

9. Une classification appropriée est fondamentale pour résoudre les problèmes de sécurité et déterminer la valeur économique potentielle des différents types de déchets. Il est primordial de garantir la sécurité des matières secondaires et de veiller à ce que celles-ci soient dépourvues de tout élément nocif afin de susciter le développement de marchés de ces produits. Le cadre mis en place par la CEE dans le domaine du transport par voie navigable est l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), qui comporte des dispositions relatives à la sécurité du transport des déchets contenant des produits dangereux destinés à être recyclés ou éliminés, y compris lorsqu'ils sont usagés ou endommagés. De plus, les dispositions de l'ADN reposent sur une approche dite « de bout en bout » s'agissant des systèmes de contenant des marchandises dangereuses et traitent non seulement de la conception, de la construction, de la refabrication, de l'utilisation, de la réutilisation et de la réparation, mais encore du transport des emballages endommagés ou usagés destinés à être recyclés ou éliminés³.

10. Les travaux relatifs à la classification des types de déchets produits à bord des bateaux, à leur collecte séparée et à leur dépôt dans des stations de réception menés dans le cadre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), de la Commission du Danube et du SC.3 constituent une étape importante vers la gestion efficace des déchets, leur recyclage et leur réutilisation.

11. Les études de la performance environnementale de la CEE comportent des analyses et des recommandations concernant la gestion des déchets et les questions s'y rapportant dans le pays étudié. La CEE évalue également l'infrastructure de gestion des déchets et formule des recommandations visant à améliorer les conditions de la participation du secteur privé en vue de recenser les lacunes⁴.

C. Écologisation et décarbonisation de la flotte intérieure

12. Selon la Recommandation n° 4 du Livre blanc sur les progrès, les réalisations et l'avenir du transport durable par voie navigable, il convient de favoriser la modernisation de la flotte et de l'infrastructure ainsi que les mesures visant à les rendre plus écologiques, afin d'être mieux à même d'affronter les problèmes liés à l'environnement. Les principaux domaines d'action que vise cette recommandation comprennent l'harmonisation des règles et la promotion d'innovations telles que les nouveaux systèmes de propulsion et les nouveaux carburants, mais aussi le renforcement de la coopération dans le cadre des travaux de numérisation actuellement en cours dans le secteur. Cette question est régulièrement examinée lors des sessions du SC.3 et du SC.3/WP.3 au titre du point de l'ordre du jour consacré à la modernisation de la flotte et aux projets internationaux dans ce domaine.

13. Le pacte vert pour l'Europe et la stratégie de mobilité durable et intelligente adoptés par la Commission européenne définissent des domaines d'action prioritaires, notamment la mobilité durable, et les mesures à prendre pour atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050. Le Plan d'action pour les transports par voie navigable pour 2021-2027 (NAIADES III), adopté par la Commission européenne le 24 juin 2021, définit les activités propices à la transition vers un transport par voies navigables intérieures à émission nulle et à l'écologisation des infrastructures et des ports des voies navigables intérieures⁵.

14. La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) coordonne des études évaluant les technologies liées à l'utilisation de carburants de substitution par les bateaux de

² E/ECE/1495, par. 35.

³ E/ECE/1495, par. 44.

⁴ E/ECE/1495, par. 54.

⁵ <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/com20210324-naiades.pdf>.

navigation intérieure et les instruments financiers les plus appropriés pour soutenir ces technologies. L'étude sur le financement de la transition énergétique vers un secteur européen de la navigation intérieure à émission nulle constitue un premier pas important dans ce domaine en fixant l'objectif, dans la mesure du possible, de mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici à 2050 et en confiant à la CCNR le soin d'encourager l'élaboration de nouveaux instruments financiers pour atteindre cet objectif⁶.

D. Ports

15. Les principaux obstacles au développement du modèle d'économie circulaire peuvent être résumés comme étant un modèle culturel et un modèle d'entreprise adapté ou personnalisé. Les barrières culturelles peuvent être réduites par l'inclusion des parties prenantes de la communauté portuaire concernée et la prise en compte directe des stratégies d'économie circulaire élaborées par les ports. En raison de la complexité des ports, ces barrières doivent être examinées et prises en considération de manière appropriée en fonction du modèle d'économie circulaire et de la stratégie environnementale et énergétique du port.

16. Il existe dans les ports européens diverses initiatives d'économie circulaire visant à réduire les déchets des navires et des activités portuaires et à convertir les déchets en une ressource (biomasse, biogaz, matériaux routiers recyclés, etc.). À cet égard, la politique et la réglementation peuvent faciliter la transition vers la circularité dans le contexte portuaire. Un exemple de cette approche est la Directive (UE) 2019/904 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 relative à la réduction de l'incidence de certains produits en plastique sur l'environnement. Les ports pourraient donc constituer un point de départ et un bon exemple pour les autres modes de transport. D'autres stratégies sont la transition vers les carburants durables, les énergies renouvelables et la numérisation, qui sont poursuivies de différentes manières, comme les carburants de substitution, les systèmes de production d'énergie alternatifs et les systèmes fondés sur les énergies renouvelables. Chaque option potentielle peut convenir à différents acteurs de la chaîne logistique maritime et accélérer le processus de décarbonisation du secteur maritime.

17. NAIADES III met en lumière le potentiel des ports intérieurs de devenir des nœuds à émission nulle et la nécessité de définir et de mettre en œuvre des solutions respectueuses de l'environnement et durables à l'appui de la transition vers les énergies renouvelables et les activités à émission nulle.

III. Mesure de l'efficacité de l'économie circulaire

18. L'une des difficultés que présente la mise en place d'une économie circulaire est le suivi et la mesure des résultats et des leviers d'action. Différentes approches ont été proposées dans ce domaine, mais élaborer des méthodes et des outils qui puissent être appliqués dans le secteur du transport par voies navigables peut nécessiter d'étudier la question plus à fond.

19. En ce qui concerne la mesure des déchets, malgré les progrès accomplis depuis quelques années, la qualité et la disponibilité des statistiques varient considérablement d'un pays à l'autre en fonction du degré de priorité accordé à la gestion des déchets et des ressources financières et humaines disponibles pour produire des statistiques. Afin d'améliorer la comparabilité des données à l'échelle internationale, l'Équipe spéciale des statistiques sur les déchets de la CEE a élaboré un cadre relatif aux statistiques des déchets qui a pour but d'améliorer la disponibilité de statistiques sur les déchets comparables à l'échelle internationale. Le Groupe de travail de la surveillance et de l'évaluation de l'environnement de la CEE aide notamment les États membres à améliorer leur système de surveillance des déchets et à mieux utiliser les données et les indicateurs pour améliorer l'efficacité des politiques. La Division de l'environnement et la Division de statistique de la CEE assurent également le service de l'Équipe spéciale conjointe sur les statistiques et les indicateurs de l'état de l'environnement avec pour objectif d'appuyer les pays en développant leurs capacités, en leur donnant des orientations et en mettant en commun leur expérience de

⁶ <https://www.ccr-zkr.org/12080000-fr.html>.

l'amélioration des données, statistiques et indicateurs sur l'environnement et en particulier sur les déchets⁷.

20. La disponibilité d'informations fiables et l'accès à ces informations sont importants pour promouvoir une économie circulaire et la gestion des ressources naturelles. Il importe notamment de convenir de systèmes de classification et de mécanismes de suivi et de communication des données connexes. Les nouvelles technologies ouvrent des possibilités nouvelles de répondre à ces besoins. L'objectif est en définitive de faciliter la collaboration entre les différents acteurs, ce qui constitue un puissant vecteur de transition, et de mesurer avec précision les progrès accomplis. La CEE contribue à la réalisation de cet objectif par son activité normative concernant la traçabilité d'un bout à l'autre des chaînes d'approvisionnement, la classification des ressources et la communication d'informations en la matière, l'accès aux données relatives aux produits et aux activités et la mesure de l'économie circulaire⁸.

⁷ E/ECE/1495, par. 55-57.

⁸ E/ECE/1495, par. 59.