



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****Soixantième session**

Genève, 16–18 février 2022

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**Atelier « Prevention of Pollution from Inland Waterway Vessels and Greening
of the Inland Water Transport Sector » (Prévention de la pollution par les bateaux
de navigation intérieure et écologisation du secteur du transport par voies navigables)****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 2022, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/76/6 (Sect. 20), paragraphe 20.76).

2. Suite à la décision du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) lors de sa cinquante-neuvième session, les délégations sont invitées à participer à l'atelier consacré aux différents aspects de la prévention de la pollution par les bateaux de navigation intérieure et la réduction de l'impact environnemental de la navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/118, paragraphe 89).

II. Contexte et cadre réglementaire**A. Activités du Groupe de travail des transports par voie navigable**

3. La prévention de la pollution de l'environnement par les bateaux de navigation intérieure est un point important de l'ordre du jour du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) depuis sa création en 1956. Les principes essentiels de la prévention de la pollution des eaux ont été introduits pour la première fois en 1958 par la résolution n° 3. Les recommandations pour le contrôle de la pollution des voies navigables

* Le présent document n'a pas été revu par les services d'édition.

intérieures, la réduction des émissions et du bruit des bateaux de navigation intérieure sont abordées dans un certain nombre de résolutions du SC.3, notamment :

- Résolution n° 21, Prévention de la pollution des eaux par les bateaux
- Résolution n° 24, Code européen des voies navigables intérieures (CEVNI)
- Résolution n° 61, Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure.

B. Prévention de la pollution atmosphérique et écologisation de la flotte intérieure

4. L'objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports a mis au premier plan la modernisation et l'écologisation de la flotte intérieure en vue de réduire les émissions, la consommation de carburant conventionnel et d'accroître l'efficacité énergétique afin d'assurer la transition vers un mode de transport à zéro émission. Les initiatives et les projets récents incluent de nouveaux types de bateaux à faibles émissions et zéro émission, des systèmes de propulsion innovants et des carburants durables, des mesures de décarbonisation dans les ports et d'autres activités pertinentes.

5. L'objectif de réduction des émissions du transport fluvial a été défini dans les documents réglementaires de base :

- La déclaration ministérielle de Wrocław¹ a appelé le secteur à promouvoir le rôle du transport par voies navigables utilisant des carburants de substitution, à encourager la réalisation d'une flotte moderne et à favoriser les innovations.
- La Déclaration de Mannheim² a mis en avant la tâche de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015, de réduire les émissions polluantes d'au moins 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015 et de mettre un terme, autant que possible, aux émissions de gaz à effet de serre et autres polluants d'ici à 2050.
- La recommandation n° 4 du Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable a souligné la nécessité de poursuivre l'échange des meilleures pratiques, de soutenir les programmes et les projets pilotes visant à la modernisation et à l'écologisation de la flotte, à l'élaboration de nouveaux types de bateaux à l'amélioration des systèmes de propulsion à faibles émissions ou zéro émission, de soutenir et d'encourager les études et les activités de recherche pertinentes et de soutenir les objectifs énoncés dans la déclaration de Mannheim.
- Le Pacte vert pour l'Europe³ prévoit une réduction d'au moins 55 % des émissions des moteurs d'ici 2030. La mobilité zéro émission est également l'objectif majeur du plan d'action zéro pollution⁴.
- Le plan d'action NAIADES III pour le transport par voies navigables intérieures pour la période 2021–2027 a mis en avant la transition vers un transport par voies navigables intérieures à émission zéro d'ici 2050 comme l'un de ses principaux objectifs.

6. Ces dernières années, un certain nombre de projets et d'études ont été consacrés aux nouvelles technologies, aux carburants de substitution, à la faisabilité et aux conditions d'utilisation commerciale des bateaux qui les utilisent ; un nombre important d'entre eux sont soutenus par des programmes de financement de l'Union européenne, tels que « Horizon Europe », le Mécanisme d'interconnexion Européen (Connecting Europe Facility) et Interreg. En juillet 2021, la Commission centrale pour la navigation du Rhin a publié l'étude

¹ Voir https://unece.org/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_f.pdf.

² Déclaration « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique » ; voir ECE/TRANS/SC.3/2019/5, annexe I.

³ Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>.

⁴ Communication de la Commission « Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols », <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>.

finale sur le financement de la transition énergétique vers un secteur européen de la navigation intérieure à zéro émission. Les conclusions de l'étude constituent une contribution majeure pour les discussions à l'échelle rhénane, européenne et internationale sur un instrument européen de subvention et de financement dédié à la transition énergétique⁵.

7. Certains aspects liés à la modernisation et l'écologisation de la flotte intérieure ont été mis en évidence lors de l'atelier intitulé « Encourager la formation d'une flotte moderne, renforcer la sécurité de la navigation et stimuler l'innovation » qui s'est tenu lors de la cinquante-cinquième session du SC.3/WP.3 du 19 juin 2019⁶.

C. Prévention de la pollution des eaux et réduction du bruit

8. La navigation intérieure est l'un des modes de transport les plus écologiques. Cependant, même si la pollution de l'eau qu'elle engendre est de moindre importance, l'amélioration de ses performances environnementales contribuerait à la réalisation des objectifs environnementaux et écologiques associés à l'utilisation des voies navigables intérieures. Les principes de prévention de la pollution des eaux par les déchets survenant lors de l'exploitation des bateaux sont énoncés dans la résolution n° 21 et le chapitre 10 du CEVNI.

9. Les autres réglementations européennes relatives à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets en navigation intérieure comprennent :

- Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI)
- Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND)
- Recommandation sur la gestion des déchets produits par les bateaux naviguant sur le Danube
- Protocole sur la prévention de la pollution de l'eau causée par la navigation se rapportant à l'Accord-cadre sur le bassin de la Save.

10. Les niveaux autorisés de rejet dans les eaux intérieures de substances polluantes sont définis dans les instruments juridiques qui fixent les normes environnementales et écologiques et dans les accords régionaux ou sous régionaux pertinents, ou sont fixés par les autorités centrales ou locales. Les valeurs limites et de contrôle minimales recommandées pour les stations d'épuration à bord des bateaux et les dispositions pour la réduction du bruit émis par les bateaux sont indiquées à l'annexe de la résolution n° 61 et au Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN).

11. La nécessité d'unir les efforts visant à assurer la sécurité écologique de la navigation intérieure a été soulignée dans la déclaration ministérielle de Wrocław et dans la recommandation n° 4 du Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable, et la tâche de l'écologisation des infrastructures des voies navigables intérieures et des ports est défini dans le plan d'action NAIADES III.

IV. Objectif de l'atelier et sujets de discussion

12. Conformément à la recommandation n° 4 du Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable, l'objectif de l'atelier est :

- Mettre en évidence les priorités et les travaux en cours dans le domaine de la modernisation et de l'écologisation de la flotte, des infrastructures relatives aux voies navigables intérieures et des ports

⁵ www.ccr-zkr.org/files/documents/cpresse/cp20210602fr.pdf.

⁶ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, paragraphes 8–39.

- Échanger les meilleures pratiques et mettre en évidence les programmes et projets pilotes visant à déployer des types de bateaux nouveaux et améliorés ainsi que des systèmes de propulsion à faibles émissions et zéro émission
- Sensibiliser les États membres de la Commission économique pour l'Europe concernés par la navigation intérieure aux progrès récents et aux possibilités d'accroître les performances environnementales du secteur et discuter de la manière de les promouvoir davantage
- Échanger les meilleures pratiques et les progrès réalisés dans la gestion efficace des déchets et la prévention de la pollution par les bateaux
- Identifier les prochaines étapes et fournir des recommandations au SC.3.

13. Les sujets proposés pour la discussion lors de l'atelier sont les suivants :

- a) Approches, solutions et technologies pour la décarbonisation du secteur de la navigation ;
- b) Faisabilité et possibilités d'utilisation commerciale de bateaux à faible émissions et émission zéro par voies navigables intérieures ;
- c) Concepts, meilleures pratiques et recommandations pour l'écologisation des infrastructures et des ports de voies navigables intérieures ;
- d) Un cadre réglementaire solide pour la décarbonisation et l'écologisation du secteur de la navigation intérieure ;
- e) Technologies et solutions modernes pour une collecte, un traitement et une gestion efficaces des déchets survenant lors de l'exploitation des bateaux et des accidents entraînant une pollution de l'environnement ;
- f) Approches et solutions modernes visant à réduire le bruit émis par les bateaux ;
- g) Mesures qui pourraient être prises aux niveaux international et national et le développement de la coopération dans ce domaine.

14. Le SC.3/WP.3 souhaitera peut-être avoir une discussion sur la réalisation des actions proposées dans la recommandation n° 4 du Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable.
