



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

Genève, 23-25 octobre 2024

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

Atelier « Transition numérique et écologisation du transport par voie navigable »**Contexte et objectifs de l'atelier****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2024, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5).
2. À sa soixante-septième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a décidé que le thème de sa soixante-huitième session serait la transition numérique et l'écologisation des transports par voie navigable (ECE/TRANS/SC.3/220, par. 85).
3. Le SC.3 est invité à participer à l'atelier consacré aux stratégies, programmes et projets dans ce domaine, aux progrès accomplis par les pays, les organisations internationales et d'autres parties prenantes importantes, et aux prochaines étapes envisageables. Les participants sont invités à mutualiser leurs données d'expérience et leurs meilleures pratiques, à échanger des informations récentes relatives à ce domaine, et à réfléchir aux autres mesures qui pourraient être prises par le SC.3.

II. Contexte

4. La transition numérique et la réduction des émissions nocives des bateaux de navigation intérieure font partie des grandes priorités du secteur des transports par voie navigable pour les années à venir. Elles sont essentielles au renforcement de la durabilité et de l'avantage concurrentiel du secteur, à l'application des recommandations du Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable et à la réalisation des objectifs énoncés dans la déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international », adoptée le 18 avril 2018 à la Conférence ministérielle internationale de Wrocław (Pologne). Dans le Livre blanc, il est souligné que la poursuite et le renforcement de la coopération internationale avec d'autres modes de transport aux niveaux paneuropéen et mondial sont importants pour garantir un futur secteur des transports qui contribue fortement à la réalisation des objectifs de développement durable.



5. Les priorités et les mesures que le SC.3 doit adopter dans ce domaine sont définies dans la Stratégie sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs¹, adoptée par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-sixième session, du 20 au 23 février 2024 et, en particulier, dans le Plan d'action climatique initial, assorti d'étapes clefs. Un des objectifs stratégiques pour l'exécution de la Stratégie par le secteur des transports intérieurs est de favoriser l'utilisation efficace de l'énergie grâce à l'optimisation des itinéraires et des comportements de conduite, l'utilisation de systèmes de transport intelligents et la dématérialisation, le remplacement accéléré des véhicules à combustibles fossiles par des véhicules à émission nulle et l'utilisation efficace des réseaux de transport et de la circulation des personnes et des marchandises. À sa quatre-vingt-cinquième session, du 21 au 24 février 2023, le Comité des transports intérieurs avait également mentionné, dans le cadre de l'atténuation des changements climatiques, l'idée d'œuvrer à la transition numérique et d'en tirer pleinement parti, ainsi que de l'automatisation, pour parvenir à une mobilité durable, sûre, intelligente et fluide associant tous les modes de transport intérieur, la transition numérique pouvant grandement contribuer à l'intégration multimodale².

6. Dans la recommandation n° 4 du Livre blanc (Favoriser la modernisation des flottes 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 mesures ci-après sont proposées :

a) Continuer d'échanger des informations sur les meilleures pratiques 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 ;

...

d) Appuyer et favoriser les études et les activités visant à préserver et à renforcer l'avantage concurrentiel 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 substitution 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 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 substitution ou fonctionnant à l'électricité. Appuyer l'installation de systèmes de propulsion propres et durables, améliorés ou utilisant des énergies de substitution, sur les bateaux de navigation intérieure, ainsi que d'autres solutions respectueuses de l'environnement.

7. Au cours des dernières années, plusieurs innovations telles que la navigation automatisée et la dématérialisation ont déjà été intégrées au transport par voie navigable. La transition numérique du secteur peut améliorer les procédures et processus administratifs, faciliter la circulation des marchandises, accroître l'efficacité de l'organisation et la gestion des flux de marchandises, et faciliter l'intégration avec d'autres modes de transport, tout en favorisant la multimodalité. Dans la recommandation n° 6 du Livre blanc (Promouvoir le développement de l'automatisation, de la dématérialisation et d'autres innovations dans le secteur du transport par voie navigable), les mesures ci-après sont proposées :

a) Promouvoir le développement de l'automatisation dans la navigation intérieure dans le cadre des activités du Comité des transports intérieurs consacrées aux systèmes de transport intelligents, ainsi que la mise au point du cadre réglementaire international en la matière, et favoriser les mesures destinées à réduire les éventuelles incidences négatives de ce processus pour le secteur ;

¹ ECE/TRANS/2024/3.

² ECE/TRANS/2023/1.

b) Soutenir les progrès réalisés s'agissant de la dématérialisation des documents de transport et des mesures visant à améliorer les procédures administratives applicables au transport par voie navigable, à savoir, notamment, les procédures simplifiées de notification par moyens numériques, les services liés à la notification électronique par les services d'information fluviale et d'autres activités ;

...

e) Encourager et appuyer la mise au point d'un cadre juridique international harmonisé aux fins de la dématérialisation des documents de transport et examiner l'incidence éventuelle de ce processus sur les instruments juridiques existants, en particulier la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) ;

f) Mettre les résolutions de la Commission économique pour l'Europe en conformité avec un cadre juridique qui englobe l'innovation, l'automatisation et la transition numérique sans menacer la sécurité actuelle et élevée de la navigation intérieure.

8. Les deux 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 »³, sont de transférer une plus grande part du transport de marchandises vers les voies navigables intérieures et d'amorcer une transition irréversible du secteur vers un taux d'émission zéro, ces objectifs étant soutenus par un changement de modèle dans le sens d'une transition numérique accrue de même que par des mesures d'accompagnement pour soutenir la main-d'œuvre actuelle et future.

9. Dans sa note d'orientation n° 11, la CNUCED explique que les transitions verte et numérique ont été menées séparément jusqu'à présent, en particulier dans les pays retardataires, mais que les liens entre les technologies correspondantes se resserrent de plus en plus⁴. Les technologies numériques peuvent donc représenter un moteur essentiel de la transition verte (jumelage des transitions). En ce qui concerne le transport par voie navigable, cette approche s'applique déjà dans le cadre des transports verts et durables ainsi que de la réflexion relative à la planification et se traduit par une optimisation de la planification des itinéraires et par l'intégration des systèmes numériques de planification et d'information, des services d'information fluviale ainsi que d'autres outils.

III. Sujets de discussion pour l'atelier

10. L'atelier vise à permettre aux participants :

- De mettre en évidence les stratégies, programmes et projets dans le domaine de l'écologisation du transport par voie navigable ;
- De mettre en évidence les stratégies, activités et initiatives menées dans le cadre de la transition numérique du transport par voie navigable ;
- De se pencher sur le rôle de la transition numérique en matière d'action climatique dans ce secteur ;
- De s'intéresser à la logistique verte et durable et à son utilisation dans le domaine des voies navigables intérieures ;
- D'examiner les meilleures pratiques des autres modes de transport intérieur et leur applicabilité au transport par voie navigable ;
- De fournir des recommandations pour que le SC.3 aide les pays à relever ce défi.

³ ECE/TRANS/SC.3/2021/1.

⁴ <https://unctad.org/publication/twin-transition-global-value-chains-green-and-digital>.

11. Le SC.3 souhaitera peut-être se pencher sur les sujets suivants :
- Les progrès réalisés par les pays, les organisations internationales et d'autres acteurs clefs ainsi que les enseignements à retenir ;
 - Les possibilités de synergies entre le transport durable et les initiatives numériques, et les moyens d'harmoniser sans accroc les initiatives numériques dans le secteur ;
 - Les avantages et défis liés au jumelage des transitions, et les moyens de l'accélérer ;
 - Les activités futures prioritaires dans le domaine.
12. 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, et à réfléchir aux autres mesures qui pourraient être prises par le SC.3 et le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure.
-