



COMMUNIQUE A LA PRESSE

Grand succès de l'atelier de la CCNR consacré aux émissions de CO₂ de la navigation intérieure

Par l'intermédiaire de son atelier très remarqué consacré aux émissions de CO₂ de la navigation intérieure, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a pu apporter le 12 avril 2011 à Strasbourg d'importantes réponses à la question "Comment mesurer et réduire les émissions de CO₂ ?" La principale conclusion de l'atelier est probablement que les objectifs de protection du climat fixés par la navigation intérieure européenne sont très ambitieux mais semblent pouvoir être atteints.

Strasbourg, 2.5.2011. Plus de 70 experts de l'économie, de la science et de l'administration des principaux États européens possédant une navigation intérieure ainsi que du Japon ont examiné dans une salle comble du Palais du Rhin les modalités permettant de déterminer l'ampleur des émissions de CO₂ de la navigation intérieure ainsi que les mesures permettant de les réduire. L'événement présidé par M. *Clemens Kaune*, Commissaire allemand du Rhin et président du Comité du règlement de visite de la CCNR, a eu deux fonctions principales. D'une part, il a apporté des réponses à des questions concernant les émissions de CO₂ de la navigation intérieure et a ainsi contribué de manière significative à l'élaboration du rapport relatif au changement climatique que la CCNR présentera à la fin de cette année. D'autre part, l'atelier a offert à la profession de la navigation ainsi qu'aux secteurs de la construction navale et des équipementiers de bateaux la possibilité d'un échange intensif sur le plan international.

L'atelier a eu lieu à un moment particulièrement approprié. Fin mars de cette année, la Commission européenne a justement publié son livre blanc "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources".

M. Ian Hodgson, compétent pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au transport au sein de la Direction générale Environnement de la Commission européenne, a indiqué lors de son intervention que la navigation intérieure, à l'instar de l'intégralité du secteur du transport, devra réduire de 60 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 par rapport aux émissions de l'année 1990, afin de contribuer à l'atteinte des objectifs généraux de protection du climat. Un objectif très ambitieux qui tient lieu aussi de niveau de référence pour l'atelier et pour les moyens qui devront être mis en œuvre par la navigation intérieure au cours des prochaines années, comme l'ont constaté les participants à l'atelier. Il n'a pas pu être précisé, même au cours de la discussion qui a suivi, s'il s'agit des émissions spécifiques, c'est à dire des émissions rapportées à la prestation de transport réalisée et exprimées en g CO₂ par tkm, ou s'il s'agit d'une valeur d'émissions absolue. Compte tenu des hausses significatives des prestations de transport de la navigation intérieure qui sont suggérées dans le livre blanc, ce point est déterminant.

Une compétition entre les différents modes de transports s'est déclenchée en ce qui concerne les plus faibles émissions spécifiques de gaz à effet de serre. Bien que les émissions imputables à la navigation intérieure sur les liaisons de transport caractéristiques pour elle soient les plus basses, il semble que la navigation intérieure ne parvienne pas à prouver et présenter ce fait de manière convaincante, notamment vis-à-vis des chargeurs. C'est pourquoi, entre autres, la navigation intérieure nécessite une présentation fiable, objective et étayée des émissions de gaz à effet de serre.

A cet effet, le premier des quatre ateliers parallèles (ATELIER PARALLELE 1) a été consacré aux **Procédures permettant de déterminer les émissions de CO₂ de la navigation intérieure**. Sous la coordination de *Mme Karin de Schepper*, secrétaire général d'Inland Navigation Europe, les participants à cet atelier sont parvenus aux conclusions suivantes :

- Les facteurs d'émissions publiés pour la navigation intérieure sont très divergents.
- Les procédures de détermination des émissions qui s'appuient sur les consommations de carburant sont plus précises que les procédures majoritairement utilisées actuellement, qui sont basées sur la prestation de transport réalisée.
- Au niveau de l'UE est nécessaire une validation neutre des facteurs d'émissions afin que ceux-ci puissent être globalement reconnus.

Les représentants de la profession de la navigation et les techniciens parmi les participants se sont particulièrement intéressés aux possibilités de réduire la consommation de carburant et par extension les émissions de gaz à effet de serre en navigation intérieure.

L'ATELIER PARALLELE 2 a été consacré aux **mesures techniques de conception permettant de réduire les émissions de CO₂ de la navigation intérieure**. Cet atelier est celui qui a compté le moins de participants mais, du point de vue du potentiel de réduction, il était peut-être le plus intéressant. *M. Juha Schweighofer*, de *via donau*, qui a dirigé cet atelier, en a résumé les conclusions comme suit :

- Les émissions spécifiques des grands bateaux sont nettement inférieures à celles des petits bateaux.
- Des baisses significatives des émissions sont possibles, les grands bateaux modernes ayant toutefois atteint dans une large mesure les limites de leur potentiel de réduction par l'amélioration de leurs caractéristiques techniques.
- Les mesures hydrodynamiques permettant de réduire les émissions peuvent s'avérer onéreuses, d'où la nécessité de considérer leur mise en œuvre au cas par cas.

L'ATELIER PARALLELE 3 consacré aux **mesures techniques concernant la propulsion permettant de réduire les émissions de CO₂ de la navigation intérieure** a été l'atelier le plus fréquenté. Cet atelier s'est concentré sur l'utilisation de gaz liquéfiés en tant que carburant et les concepts de propulsion diesel-électriques. Les deux se développent actuellement au sein de la navigation intérieure européenne. *M. Henk Croo*, Commissaire de la délégation belge au sein de la Commission Centrale, qui a dirigé cet atelier, a résumé comme suit les résultats de la discussion concernant les potentiels des nouvelles mesures en matière de techniques de propulsion ainsi que les conditions générales nécessaires :

- Le potentiel des moteurs de propulsion est faible en termes de réduction des émissions de CO₂.
- L'utilisation de gaz naturel liquéfié en tant que carburant et les propulsions diesel-électriques sont des options prometteuses pour réduire les émissions de CO₂.
- Il convient de veiller aux aspects liés à la sécurité pour les deux mesures susmentionnées et les prescriptions techniques de la CCNR et de l'UE concernant la sécurité devront être modifiées en conséquence.

Le Comité du règlement de visite de la CCNR a examiné dès le lendemain de l'atelier les questions concernant la sécurité de l'utilisation par la navigation intérieure de gaz liquéfiés en tant que carburant.

Dans le cadre de l'ATELIER PARALLELE 4, les participants ont procédé à un échange de vues sur une gamme étendue de **mesures opérationnelles permettant de réduire les émissions de CO₂ de la navigation intérieure**. Ont été abordées notamment la formation des conducteurs et l'utilisation de systèmes automatiques de navigation. *M. Ivo ten Broeke*, Commissaire de la navigation rhénane des Pays-Bas, s'est avéré être un animateur idéal pour cet atelier, les Pays-Bas ayant enregistré des progrès significatifs grâce à des mesures opérationnelles. Son résumé des résultats de cet atelier parallèle a revêtu un intérêt particulier notamment pour les délégations des autres Etats membres de la CCNR :

- Les mesures opérationnelles offrent un potentiel élevé pour réduire les émissions de CO₂.
- Il est important de prendre en compte les effets rencontrés en eaux peu profondes, c'est-à-dire le fait qu'en présence de faibles profondeurs la résistance du courant et donc la consommation de carburant augmentent de manière significative.
- La perception de ce potentiel de réduction est encore faible, mais va en s'améliorant.

Des **exigences concrètes pour la suite des travaux** ont été formulées au cours de la discussion finale:

- Les données relatives à la consommation de carburant et aux émissions de la navigation intérieure qui sont retenues doivent être considérablement améliorées. Elles doivent notamment se baser sur les consommations effectives relevées dans la pratique.
- La connaissance des conditions d'exploitation réelles des bateaux de la navigation intérieure doit être améliorée afin que des mesures efficaces pour la réduction des émissions puissent être introduites de manière ciblée.
- Il doit être précisé sur le plan politique quels sont les instruments qu'il convient de promouvoir ou de prescrire pour atteindre l'objectif de réduction des émissions. Il existe des procédures pour déterminer et représenter les émissions réelles de chaque bateau.
- Les conditions générales nécessaires doivent être créées sur le plan politique afin que les mesures actuelles et futures visant à réduire les émissions soient effectivement mises en œuvre par la navigation.
- Il est nécessaire que l'économie, les administrations nationales et les organisations internationales œuvrent conjointement pour faire progresser les travaux dans ce domaine.
- Il conviendrait d'organiser d'autres ateliers, cette fois-ci concentrés sur des aspects sélectionnés.
- Des informations importantes font encore défaut. Ces informations doivent être obtenues, exploitées et diffusées.
- La Commission européenne et la CCNR devraient se concerter sur les modalités d'une mise à disposition et d'un échange de ces informations.

M. Clemens Kaune a souligné dans son intervention finale que les participants, lesquels ont témoigné d'une excellente connaissance du sujet, sont parvenus à réaliser un premier état des lieux très étendu de ce thème complexe. Ces travaux doivent se poursuivre, notamment par le biais d'autres ateliers. Ceux-ci devraient toutefois se concentrer sur certains aspects précis liés aux émissions de CO₂ de la navigation intérieure, certaines questions ayant seulement pu être esquissées au cours des discussions et certaines contradictions entre les différentes propositions soumises n'ayant pas pu être levées. Il a invité les participants à communiquer aussi à l'avenir à la CCNR les informations utiles qui seront publiées sur le site Internet de la CCNR afin de contribuer ainsi à un échange continu d'informations. L'intérêt ne réside pas dans les discours scientifiques mais dans les contributions issues de la pratique, qui permettront aux représentants gouvernementaux au sein des délégations de la CCNR de préparer des propositions pragmatiques dans la perspective de décisions politiques sur le plan national et international.

Les présentations des intervenants, l'intégralité des conclusions des ateliers parallèles, des descriptions concrètes de mesures permettant de réduire les émissions, des études pertinentes ainsi que d'autres informations utiles peuvent être consultées sur le site Internet de la CCNR : www.ccr-zkr.org.
