

**Stratégie de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin  
pour la réduction de la consommation de carburant et des  
émissions de gaz à effet de serre de la navigation rhénane**

*(Annexe 1 au protocole 2012-II-4  
de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin,  
29 novembre 2012)*



## **Stratégie de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre de la navigation rhénane**

### **A. Hypothèses**

Outre l'importance majeure du Rhin par rapport à d'autres voies navigables, la navigation rhénane revêt un intérêt sur le plan environnemental et offre déjà actuellement, par le biais de reports de transports, un potentiel non négligeable pour la réduction de la pollution de l'environnement occasionnée par le transport et plus particulièrement des émissions globales de gaz à effet de serre.

Une navigation intérieure rhénane et européenne réellement durable exige toutefois davantage d'efforts. La CCNR est certaine que des progrès supplémentaires significatifs sont nécessaires à cet effet, notamment dans le domaine de la réduction des émissions de gaz et de particules ainsi que de la réduction de la consommation de carburant des bateaux de la navigation intérieure. Elle est consciente de la détermination de la communauté internationale à prendre des mesures visant à prévenir et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Bien que le volume absolu des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure soit faible par rapport à celui d'autres modes de transport, la CCNR estime nécessaire de réduire encore ces émissions conformément aux objectifs de réduction des émissions de ses Etats membres.

La CCNR constate à cet égard que la réduction des émissions de gaz à effet de serre ne peut être atteinte que par le biais d'une action concertée des États, de l'industrie et en particulier des entreprises de la navigation intérieure et que les mesures nécessaires pour l'adaptation de la voie navigable visant à permettre une exploitation efficace des bateaux de la navigation intérieure sur le plan de la consommation d'énergie devront être prises par les administrations compétentes.

Toutes les options doivent être exploitées à cet effet, y compris les initiatives émanant de la profession de la navigation et du secteur portuaire, les systèmes d'incitation positive et les mesures de formation et d'information. La flotte existante doit être prise en compte afin que soient atteints dès que possible les objectifs fixés pour la réduction des émissions.

Une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure nécessite, à part la participation de toutes les parties prenantes, un grand nombre de mesures qui ne se limitent pas au bateau en tant que tel. La CCNR estime par conséquent qu'il conviendrait que toutes les parties prenantes coopèrent dans le cadre d'un réseau et s'engagent à atteindre un même objectif. Chaque partie prenante devrait apporter les contributions pour lesquelles elle est plus qualifiée que d'autres ou qui ne sont pas apportées par d'autres. Compte tenu du nombre élevé de parties prenantes et de mesures, il semble impossible dans la pratique de confier la planification et la coordination de tous les travaux à un seul organe. Il conviendrait plutôt que chaque partie prenante indique quelles sont les contributions qu'elle souhaite apporter, afin que les autres parties puissent en tenir compte.

Les entraves qui empêchent les parties concernées de prendre des mesures de nature à réduire les émissions de gaz à effet de serre, même lorsque ces mesures permettent de réduire les dépenses, doivent être supprimées afin que les mesures déjà connues ou restant à développer puissent réellement être mises en œuvre en navigation intérieure.

La CCNR offre à ses Etats membres et aux usagers du Rhin en tant que voie navigable le forum approprié pour échanger sur le plan international des constats et enseignements concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre, pour élaborer conjointement des stratégies ainsi que pour examiner et adopter des programmes et mesures ayant des effets à l'échelle internationale.

La CCNR est certaine que la réduction des émissions de gaz à effet de serre contribue de manière significative à préserver l'environnement dans son ensemble et à améliorer l'utilisation des ressources. De nombreuses mesures qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre permettent aussi de réduire proportionnellement les émissions polluantes et de particules. Tel est notamment le cas pour la réduction de la consommation de carburant et avec l'utilisation de sources d'énergie alternatives. Enfin, de faibles émissions de gaz à effet de serre répondent aussi de plus en plus aux attentes des clients de la navigation intérieure et contribuent à assurer à la navigation intérieure un appui politique.

## **B. Objectifs**

La CCNR appuie l'objectif ambitieux de la Commission européenne mentionné dans son livre blanc "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources", à savoir d'atteindre d'ici à 2050 une réduction par rapport à 1990 d'au moins 60 % de la quantité absolue d'émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, et estime, elle aussi, que cet objectif peut être atteint par la navigation intérieure. La CCNR basera par conséquent ses travaux sur cet objectif.

La CCNR propose à toutes les parties prenantes et en particulier à la profession de la navigation de procéder de la même manière, afin d'assurer ainsi une démarche cohérente de tous les acteurs qui souhaitent contribuer à la protection du climat par une attitude responsable.

En particulier, les travaux prévus afin d'élargir les données de référence et de combler les lacunes sur le plan des connaissances permettront de quantifier avec suffisamment de précision l'évolution des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure et de fixer des objectifs intermédiaires. La CCNR vérifiera en 2020 si les émissions de gaz à effet de serre ont diminué conformément à ses objectifs. Elle évaluera sur cette base les mesures prises par la CCNR et adaptera sa stratégie si nécessaire.

## **C. Principes pour la mise en œuvre des objectifs**

En vue de la mise en œuvre des objectifs décrits ci-avant, la CCNR observera les principes suivants :

1. La CCNR souhaite aboutir à une action concertée des États, de l'industrie et en particulier des entreprises du secteur de la navigation intérieure.
2. Chaque partie prenante apporte les contributions pour lesquelles elle est plus qualifiée que d'autres ou qui ne sont pas apportées par d'autres.
3. La CCNR se concertera avec la Commission européenne sur les activités dans le contexte européen. Si la Commission européenne envisage de réaliser elle-même ces travaux, la CCNR proposera son appui et sa coopération.
4. Compte tenu notamment de ses ressources limitées, la CCNR ne pourra réaliser ou appuyer qu'un certain nombre des travaux ultérieurs identifiés comme étant importants dans son rapport de situation. Elle se concentrera par conséquent sur les travaux
  - pour lesquels elle dispose de données ou possède des connaissances qui ne sont pas disponibles ailleurs dans la même ampleur ou qualité, par exemple en ce qui concerne l'activité réglementaire ou l'observation du marché,

- qui permettent de développer des stratégies et ainsi de fixer des orientations à moyen et long termes pour les travaux de la CCNR,
- qui constituent des travaux préparatoires nécessaires pour des mesures prises par ailleurs, notamment par la profession de la navigation, ou pour des travaux ultérieurs de la CCNR.

La CCNR élaborera ses mesures en concertation avec les autres parties prenantes

5. Les mesures nécessaires pour une adaptation de la voie navigable permettant une exploitation efficiente des bateaux de la navigation intérieure sur le plan de la consommation d'énergie relèvent des administrations compétentes.
6. Les mesures à prendre en compte en priorité sont les suivantes :
  - mesures présentant un bon rapport coût / efficacité ;
  - initiatives individuelles et mesures prises sur une base volontaire ;
  - mesures présentant une grande utilité connexe, en particulier la réduction des émissions polluantes et l'amélioration de l'utilisation des ressources.
7. La flotte en service doit être prise en compte.
8. Les mesures à prendre ne doivent pas être en opposition avec d'autres objectifs de prévention des émissions ni affecter la sécurité et le bon ordre de la navigation.
9. Les mesures pertinentes qui ont déjà été élaborées et qui sont déjà mises en œuvre dans certains États doivent être vérifiées et le cas échéant adaptées dans la perspective d'une mise en œuvre à l'échelle internationale.
10. Les connaissances encore manquantes doivent être acquises dès lors qu'elles sont nécessaires pour permettre des prises de décisions étayées de la part de la CCNR et des parties prenantes.
11. Les projets pilotes (par exemple l'utilisation de sources d'énergie alternatives) doivent être encouragés en vue d'une utilisation étendue en navigation rhénane.
12. Des étapes intermédiaires doivent être fixées pour l'atteinte des objectifs globaux susmentionnés.
13. La CCNR actualisera périodiquement son rapport de situation sur les émissions de gaz à effet de serre.
14. Une évaluation périodique du succès des travaux afin de garantir que les objectifs fixés seront effectivement atteints.

#### **D. Travaux concrets pouvant être réalisés par les organes de la CCNR**

La CCNR a déjà entamé de premiers travaux importants visant à réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre en navigation intérieure, notamment par la réalisation de son rapport de situation sur ce thème. Afin d'atteindre ses objectifs et compte tenu des principes énoncés ci-avant, la CCNR a l'intention de réaliser aussi les travaux ci-après :

1. Concertation avec les participants, notamment avec les associations internationales de la profession de la navigation intérieure, sur les travaux à effectuer et les mesures à prendre.

2. Elargissement des données de référence - obtention des informations manquantes
  - 2.1 Rapport complémentaire relatif à la navigation à passagers (estimation des émissions de gaz à effet de serre, description de spécificités par rapport à la navigation à marchandises)
  - 2.2 Elaboration de scénarios et vérification des objectifs quantitatifs pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure
  - 2.3 Détermination du bilan carbone de la navigation intérieure par l'analyse des données de la CDNI.
3. Adaptation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure dans la perspective de l'autorisation de sources d'énergie alternatives
  - 3.1 Adaptation dans la perspective de l'autorisation du gaz naturel liquéfié
  - 3.2 Adaptation en vue de l'utilisation de systèmes de propulsion diesel-électriques
  - 3.3 Formulation de recommandations pour d'autres sources d'énergie alternatives (par exemple les piles à combustible pour les bateaux à passagers ou pour la production d'électricité)
  - 3.4 Examen de la possibilité d'interdire entièrement à moyen / long terme l'utilisation de substances nocives pour le climat (par exemple interdiction de certains agents extincteurs, agents frigorigènes, etc.)
4. Examen général de la possibilité d'introduire des indicateurs tels que
  - 4.1 un Energy Efficiency Design Index (EEDI)
  - 4.2 un standard obligatoire pour l'Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) ou une autre classification énergétique pour la navigation intérieure.
5. Examen de l'efficacité de mesures pour l'optimisation du trafic au moyen de systèmes à terre et à bord (extension de l'application AIS, gestion des écluses, ordinateur de bord, etc.)
6. Contribution à l'élaboration et à l'utilisation sur le plan international d'un programme "conduite intelligente" ("Smart Steaming").
7. Mise à disposition d'informations pertinentes pour le secteur de la navigation intérieure.
8. Appui aux projets pilotes pour l'utilisation de sources d'énergie alternatives.
9. Elaboration et mise en œuvre d'autres mesures permettant de réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre de bateaux de la navigation intérieure, à la suite de la vérification effectuée et des travaux à finaliser progressivement.
10. Elaboration d'un système de suivi de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure rhénane et européenne dans le cadre de l'organe d'observation de la CCNR.
11. Examen de la possibilité d'intégrer la navigation intérieure aux systèmes de calculs des émissions et éventuellement propositions d'améliorations.

## Annexe 2