



Questions concernant les émissions de CO₂ de la navigation intérieure

Les réponses aux questions ci-après visent à appuyer les décideurs de l'économie et de l'administration.

Les participants à l'atelier mais aussi toutes les autres personnes intéressées peuvent répondre à ces questions et adresser leurs réponses au Secrétariat de la CCNR (co2-iwt@ccr-zkr.org).

Ces questions visent aussi à structurer les ateliers parallèles et la présentation de leurs résultats à la fin de l'événement. (La série de questions 1 ne concerne que l'atelier parallèle 1 et la série de questions 2 ne concerne que les ateliers parallèles 2 à 4. Les séries de questions 3 et 4 sont adressés à tous les participants à l'atelier.)

Le thème est complexe et les questions sont nombreuses. Il n'est par conséquent guère probable que tous les participants et tous les ateliers parallèles puissent répondre à toutes les questions.

1. Procédure pour la détermination des émissions de CO₂ de la navigation intérieure

Les émissions de CO₂ de la navigation intérieure sont globalement très faibles par rapport à celles d'autres modes de transport. Toutefois, les études concernant les émissions de CO₂ imputables à la navigation intérieure parviennent à des résultats très divergents. (Voir à cet égard la synthèse publiée sur le site Internet de la CCNR www.ccr-zkr.org.)

- 1.1 A quel effet / dans quel but la consommation de carburant / les émissions de CO₂ et les facteurs d'émissions qui en découlent (g CO₂ par t-km) de la navigation intérieure devraient-ils être connus ?
 - pour la comparaison de types de bateaux / bateaux individuels ?
 - pour les décisions des chargeurs lors du choix du mode de transport (route / rail / voie navigable) ?
 - pour des décisions des pouvoirs publics / de la politique ?
- 1.2 Les procédures pour la détermination des facteurs d'émissions aux fins susmentionnées sont-elles déjà suffisamment connues ? Quels travaux de recherche supplémentaires sont éventuellement nécessaires concernant les procédures ?
- 1.3 Les facteurs d'émissions de CO₂ pour la navigation intérieure sont-ils déjà suffisamment connus / déterminés avec suffisamment de précision aux fins susmentionnées ? Quels travaux de recherche supplémentaires sont éventuellement nécessaires pour obtenir des facteurs d'émissions suffisamment précis ? Est-il nécessaire d'effectuer des mesures de la consommation de carburant à bord des bateaux de la navigation intérieure ?

Les différents modes de transport sont en concurrence sur le plan écologique, chaque mode de transport visant à occasionner des émissions de CO₂ aussi faibles que possible à des fins de promotion !

- 1.4 Une "certification" officielle des facteurs d'émissions de CO₂ (valeurs pour l'intensité CO₂) de la navigation intérieure est-elle nécessaire ? Dans l'affirmative, quelle institution devrait assurer cette fonction ?

Des émissions de CO₂ sont aussi occasionnées lors de la fabrication et la destruction d'unité de transport ainsi que lors de la construction, de l'utilisation et de l'entretien des voies de circulation.

- 1.5 Est-il utile de déterminer aussi les émissions de CO₂ résultant de la fabrication et du déchargement de bateaux de la navigation intérieure ?
- 1.6 Est-il utile de déterminer aussi les émissions de CO₂ occasionnées par la construction, l'entretien et l'utilisation des voies navigables ?

2. Mesures pour la réduction de la consommation de carburant / des émissions de CO₂

(Les questions ci-après étant individuelles, il conviendrait d'apporter autant que possible une réponse pour chacune des mesures présentées et discutées.)

De nombreuses mesures techniques concernant la propulsion / les courants / les opérations qui permettent de réduire la consommation de carburant / les émissions de CO₂ sont connues. Toutefois, rares sont celles qui sont appliquées de manière étendue !

- 2.1 Quelles sont les mesures techniques qui possèdent le plus grand potentiel pour contribuer à réduire les émissions de CO₂ de la navigation intérieure
 - à court / moyen terme (1 à 10 ans) ?
 - à long terme (10 ans et plus) ?
- 2.2 Quels travaux de recherche et de développement supplémentaires sont éventuellement nécessaires en attendant que ces mesures puissent se généraliser en navigation intérieure ?
- 2.3 Est-il possible que ces mesures soient au moins neutres en termes de coût, voire qu'elles aboutissent à une baisse des coûts globaux (investissement et mise en œuvre) ?
- 2.4 Quelle est l'ampleur estimée des économies possibles (en %) par rapport à un bateau moderne actuel ?

3. Accessibilité et échange d'informations concernant les émissions de CO₂ de la navigation intérieure

Il existe un grand nombre de travaux dont certains sont très étendus en ce qui concerne les émissions de CO₂ de la navigation intérieure ; de nombreuses institutions (entreprises, instituts de recherche, associations, administrations, organisations internationales) examinent ce thème.

- 3.1 Les informations relatives aux émissions de CO₂ de la navigation intérieure sont-elles suffisamment connues et facilement accessibles ?
- 3.2 S'il devait s'avérer nécessaire de mieux les diffuser et de les rendre plus accessibles, comment ceci-serait-il possible concrètement ? Quel sera le rôle de la CCNR dans ce contexte ?
- 3.3 L'échange d'informations concernant les émissions de CO₂ de la navigation intérieure et la coopération dans d'autres domaines entre les institutions nationales et internationales est-il suffisant ?
- 3.4 S'il devait s'avérer nécessaire d'intensifier la coopération et l'échange d'informations, comment ceci serait-il possible concrètement ? Quel sera le rôle de la CCNR dans ce contexte ?

4. Appui politique pour la réduction des émissions de CO₂ de la navigation intérieure

- 4.1 Quelles mesures d'accompagnement de la part de la CCNR, de l'UE, des États ou d'autres parties pourraient contribuer à accélérer la mise en œuvre des mesures de réduction ? Des activités réglementaires sont-elles nécessaires ou peuvent-elles accélérer la mise en œuvre des mesures ? Conviendrait-il d'établir aussi des normes applicables à la navigation intérieure pour les émissions de CO₂ à l'échappement, comme le propose la Commission européenne ?
- 4.2 Les objectifs de réduction de la Commission européenne (20 % d'ici 2030 par rapport à 2008 et 60 % d'ici 2050 par rapport à 1990) et d'autres objectifs de l'UENF, de l'OEB et de l'INE sont-ils réalistes ?