



Termes de Référence groupe d'experts 2 Avantages environnementaux du Transport par Voies d'Eau

Ces dernières années, l'intermodalité s'est dirigée fortement en faveur de la distribution par route. Cela a inévitablement mené à des frais marginaux en termes de l'engorgement des routes et d'impacts environnementaux.

Le développement de systèmes automatisés a considérablement amélioré la capacité des ports et des navires à passer à un transport continu. Cet effort visant à l'efficacité au sein du secteur maritime combiné à l'utilisation de conteneurs et au trafic Ro/Ro a donné vie au transport intermodal. Cela signifie que le transport par voie d'eau représente maintenant une option plus durable pour le transport.

Un examen des impacts et des économies, fondé sur les mesures reconnues par l'industrie, mettra l'accent sur les avantages inhérents au transport de fret, de marchandises et de passagers par ce moyen. Outre cette évaluation, il convient de mettre en lumière le rôle des ports et des voies navigables intérieures modernes, vu que les ports doivent être perçus comme des plaques tournantes pour la liaison avec tout type de transport intégré. Toute étude des Avantages Environnementaux du Transport par Voies d'Eau devrait inclure les points repris ci-dessous.

Les conditions fondamentales à établir

Pollution associée à l'industrie du transport

Les impacts sur l'environnement de tous les modes de transport doivent être quantifiés par une recherche actualisée. Les conditions de base seront ainsi établies pour poursuivre une évaluation plus poussée des impacts environnementaux associés exclusivement au transport par voie d'eau et, partant de là, de l'économie relative en comparaison avec d'autres modes de transport.

Les domaines suivants forment la base de comparaison et d'évaluation des différents modes de transport en rapport avec leur impact environnemental.

- a) Emissions. Aperçu général de l'impact des gaz d'échappement, en insistant sur le dioxyde et le monoxyde de carbone, l'azote, le soufre, la vapeur d'eau et les particules ;

- b) Les déchets provenant de l'industrie du transport doivent être évalués ; ce travail couvre des domaines tels que le pétrole et les autres hydrocarbures, le coût des déchets engendrés par les équipements de transport à la fin de leur cycle de vie ;
- c) Examen du profil des modes de transport, en mettant l'accent sur la séparation entre eux dans les statistiques portant sur les mouvements de fret actuels ;
- d) Examen du cycle de transport complet du producteur au client ;
- e) Conditions d'infrastructure relatives (par exemple le dragage de canaux contre l'entretien d'autoroutes, etc.).

Evaluation des avantages environnementaux du transport par voie d'eau

Avantages environnementaux directs

Comptes-rendus descriptifs des économies réalisées en recourant au transport par voie d'eau, le cas échéant en mettant en avant des études de cas (où possibles). Domaines d'étude:

- Qualité de l'air (émissions) ;
- Pollution et réduction des déchets (marins, terrestres, bruit, etc.) ;
- Calcul du rendement des carburants et de l'énergie sur la base des normes industrielles (à savoir en mégajoules/tonne-km) ;
- Réduction de l'usage et de l'usure de l'infrastructure terrestre ;
- Perturbation et menace aux plantes et animaux sauvages à cause d'accidents et de pollution.

Avantages environnementaux indirects

Comptes-rendus descriptifs des économies environnementales indirectes associées au transport par voie d'eau. Domaines d'étude:

- Sécurité (application des taux d'incidents réduits associés au transport par voies d'eau comme méthode de comparaison avec d'autres modes de transport) ;
- Réduction de l'engorgement des routes (transport maritime sur courtes distances et transport par voies navigables intérieures) ;
- Avantages en matière de programmation (rapidité, ponctualité et retard en comparaison avec les temps de livraison que permet le transport par voies d'eau).

Connectabilité des ports fluviaux et des voies navigables intérieures

Domaines d'étude:

- a) Le rôle des voies navigables intérieures ne peut pas être sous-estimé dans le contexte du transport par voies d'eau ; l'économie environnementale associée à la consommation d'énergie et à la pollution atmosphérique demande des éléments quantitatifs pour défendre l'argument ;

- b) Les obstacles au développement des voies navigables intérieures doivent être déterminés. Cet aspect porte spécifiquement sur la connectabilité aux points d'échange, à savoir embarcation sur canal/rivière avec un bateau ou bateau avec la rive (installations portuaires). Ces obstacles peuvent également comprendre l'efficacité de l'infrastructure (écluses, etc.), les besoins en matière d'investissement, les attitudes des gestionnaires de la distribution face aux alternatives à la route, les contraintes vécues sur les routes et la convenance des ports fluviaux ;
- c) Entretien des voies profondes de navigation (régularisation de débit, dragage, etc.).

Ports maritimes et navires

Domaines d'étude:

- a) L'environnement portuaire automatisé offre des possibilités d'amélioration de l'efficacité et des avantages environnementaux en matière de sécurité (réduction de la pollution et des risques marins associés), d'économie de carburant et de diminution de la pollution due aux gaz d'échappement pour les machines auxiliaires, etc. ;
- b) L'intermodalité portuaire constitue un point d'échange efficace car les cargaisons peuvent être aisément transférées entre les navires, les véhicules routiers et les bogies ;
- c) La planification des développements fluviaux dans le contexte de l'évolution des autres modes de transport, comprenant la route, les chemins de fer, les avions et les ports maritimes évaluée sur la base d'un critère équitable, tenant compte tant des impacts environnementaux positifs que négatifs. L'impact (de manière générale) sur l'environnement peut être évalué ;
- d) Les zones portuaires offrent par ailleurs un potentiel de logistique à valeur ajoutée par la concentration des tâches de traitement du matériel permettant d'éliminer le transport supplémentaire avant et après la fabrication/le traitement.

Composition du groupe de travail

Les résultats des groupes de travail InCom 14 (Bateaux de navigation intérieure et pollution) et 27 (Directives pour les impacts environnementaux de navires) devraient entrer en ligne de compte pendant l'étude.

Il a été suggéré qu'un tel sujet doive être traité par un groupe de travail ou bien par un expert dans le domaine de la logistique/des transports en liaison avec la durabilité de l'environnement, plutôt qu'un groupe de travail complet. Le travail consistera essentiellement en un examen détaillé de la littérature, suivi d'une consultation avec les principaux acteurs de la chaîne de transport, à savoir les ports, les sociétés de gestion de fret, les lignes maritimes, les planificateurs du transport, etc.