



Bruxelles, le 23 février 2005.

*A l'attention des Premiers Délégués des  
Gouvernements membres de l'AIPCN  
A l'attention des Secrétaires des Sections  
Nationales de l'AIPCN  
A l'attention des Association Soeurs*

Concerne : **Second appel** : EnviCom : Etablissement du Groupe d'Expert 2 sur «Les avantages environnementaux du transport par voies d'eau ».

Cher Monsieur et Cher Collègue,

Voici un second appel pour des membres du Groupe d'Expert mentionné. A cause du sujet important, l'EnviCom veut recruter des membres supplémentaires.

Nous vous prions de bien vouloir informer le Secrétariat de l'EnviCom avant le 1 mai 2005 (avec copie au Secrétariat Général) du nom, des qualifications et de l'adresse de l'expert proposé par votre pays pour participer aux activités de ce Groupe d'Expert. **Nous attirons votre attention au fait que dès maintenant, s'il s'agit d'un jeun professionnel, vous pourriez appointer par groupe de travail/d'expert un second expert de votre pays.**

Veillez inclure un bref curriculum vitae de l'expert proposé ainsi que quelques détails sur son expérience professionnelle. Ce Groupe d'Expert veut se doter d'une structure multidisciplinaire et peut dès lors inclure des participants représentant des instances intéressées non traditionnelles.

Nous vous rappelons que conformément aux règles de l'AIPCN, les frais encourus pour la participation aux activités des Groupes de Travail sont à la charge des pays membres.

Nous vous remercions d'avance du concours que nous prêterà votre expert.

Dans l'attente d'une réponse rapide de votre part, nous vous prions d'agréer l'expression de nos salutations distinguées.

Ir. Louis Van Schel,  
Secrétaire – Général.



Veillez faire parvenir votre réponse à :

Ir. Tiedo Vellinga

Rotterdam Municipal Port Management

Secretary of EnviCom

Galvanistraat 15, Postbus 6622 – 3002 AP ROTTERDAM – THE NETHERLANDS

Tel : 31 10 252 1309 – fax : 31 10 476 7809 – t.vellinga@portofrotterdam.com



## ASSOCIATION INTERNATIONALE DE NAVIGATION

### Commission pour l'Environnement – EnviCom

#### TERMES DE REFERENCE

Groupe d'Experts 2 EnviCom

#### Avantages environnementaux du Transport par Voies d'Eau

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. Néanmoins, cette intermodalité a fortement changé les choses en faveur de la distribution par route en tant que mode de transport souple, facile et efficace en termes de coûts, ce qui, inévitablement, a conduit à un prix élevé, à savoir à l'engorgement des routes et à des impacts environnementaux.

Les voies d'eau offrent une option de transport plus durable; 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 car 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 voies d'eau et, partant de là, de l'économie relative en comparaison avec d'autres modes de transport.

- 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 ;
- 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 ainsi que celui de leur élimination ;

- 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 ;

### **Avantages environnementaux directs**

Comptes-rendus quantitatifs et qualitatifs des économies réalisées en recourant au transport par voies d'eau, le cas échéant en mettant en avant des études de cas. 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 ;

### **Avantages environnementaux indirects**

Comptes-rendus quantitatifs et qualitatifs des économies environnementales indirectes associées au transport par voies 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'études :

- Le rôle des voies navigables intérieures ne peut 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.
- Les obstacles au développement des voies de navigation 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 (écluse, 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
- Entretien des voies profondes de navigation (régularisation de débit, dragage, etc).

## **Ports maritimes et navires**

### Domaines d'étude :

- 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
- 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.
- 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.
- 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**

Experts dans le domaine de la logistique/ des transports en liaison avec la durabilité de l'environnement. 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.