



Communiqué à la presse

Introduction

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière de printemps le 27 mai 2011.

Cette session s'est déroulée exceptionnellement à Bruxelles au Palais d'Egmont sur invitation de la présidence belge de la CCNR. La veille de la session plénière, les membres des délégations ont pu visiter les installations de l'ascenseur à bateau de Strépy-Thieu ainsi que les travaux d'aménagement du projet Seine Escaut à Courtrai.

Sécurité et fiabilité de la navigation rhénane

La navigation rhénane a subi l'accident le plus grave depuis de nombreuses années avec le chavirage du bateau-citerne "Waldhof" survenu le 13 janvier 2011 près de St. Goar, avec des conséquences négatives considérables à la fois pour la profession de la navigation et pour l'industrie des chargeurs.

Dès que des informations étayées concernant la cause et le déroulement de cet accident seront mises à disposition par les autorités allemandes, la CCNR tirera les nécessaires conséquences de cette avarie par l'examen systématique et l'adaptation de ses règlements afin de poursuivre l'amélioration de la fiabilité et de la sécurité de la navigation rhénane et intérieure.

S'appuyant sur ses contacts étroits avec la profession de la navigation, la CCNR a décidé d'examiner dans un premier temps l'aspect de la stabilité des bateaux du point de vue de leur exploitation quotidienne et de la formation du personnel.

La CCNR remercie les autorités allemandes pour leur engagement lors du renflouage difficile du bateau-citerne accidenté. En coopération avec les autorités allemandes, la CCNR a pu contribuer de manière significative à l'information du public sur le plan international.

Situation économique de la navigation rhénane

L'année 2010 a été caractérisée pour la navigation rhénane par une augmentation de la demande de transport dans tous les segments. Globalement, la cale sèche a vu ses volumes transportés augmenter de l'ordre de 10,6 % et la cale citerne de 9 %. Ce développement résulte d'un phénomène de rattrapage après la crise et le plancher de la demande atteint en 2009. Pour l'année 2011, la demande de transport devrait continuer d'augmenter dans le secteur de la cale sèche et dans le secteur chimique, mais à un rythme moins soutenu. Une hausse de la demande de transport de produits pétroliers n'est pas à exclure.

Au cours des premiers mois de l'année 2011, les hautes eaux et un blocage du Rhin suite à l'accident du Waldhof ont temporairement provoqué de fortes restrictions des transports sur le Rhin.

Depuis le début du mois de mai 2011, le Rhin connaît une période de basses eaux qui atteint entre temps un niveau historique. Si l'absence de précipitations perdure, ceci pourrait avoir pour conséquence des perturbations importantes de la navigation qui se répercuteront sur les chaînes logistiques.

La situation économique de nombreuses d'entreprises de navigation reste préoccupante dans de nombreux cas.

Reconnaissance des certificats de conduite et d'aptitude à la conduite au radar autrichien et slovaque

La Commission centrale, soucieuse de faciliter l'accès au marché rhénan par les professionnels, a reconnu la validité sur le Rhin de la patente de capitaine autrichienne (certificat de catégorie B) et le certificat slovaque de capitaine de classe I, moyennant certaines exigences complémentaires, notamment l'acquisition des connaissances de secteur particulières au Rhin. Elle aussi reconnu la validité des certificats d'aptitude à la conduite au radar de ces deux Etats. Ces décisions de reconnaissance prendront effet au 1^{er} octobre 2011.

Un arrangement administratif fixant les modalités de la coopération entre la CCNR et le Ministère compétent de ces deux Etats a parallèlement été signé entre le Secrétaire général de la CCNR et le Ministère des Transports, de l'Innovation et la Technologie de la République d'Autriche d'une part, et entre le Secrétaire général de la CCNR et le Ministère du Transport, de la construction et du développement régional de la République slovaque d'autre part.

Conditions de navigation sur le Rhin

La Commission Centrale a pris connaissance de la situation préoccupante quant au niveau d'eau du Rhin. Le Rhin connaît ses plus basses eaux pour cette période de l'année depuis 30 ans.

La meilleure solution pour minimiser ce type d'aléa est de poursuivre l'amélioration des conditions de navigation sur le Rhin.

Parmi ces mesures figurent l'alimentation en débit solide et la stabilisation du lit du fleuve. Outre leur utilité pour la navigation, cette action a également une incidence favorable sur l'écologie du bassin du Rhin en évitant l'abaissement du lit et l'abaissement du niveau de la nappe phréatique qui en résulterait.

Sur le Rhin néerlandais, des barrages et écluses font l'objet d'une rénovation générale. L'abaissement d'épis existants sur le Waal contribue à la protection contre les crues et vise à abaisser l'onde de crue de 6 à 12 cm. Ces mesures sont mises en œuvre avec le souci de ne pas entraîner de conséquences négatives sur l'environnement mais, au contraire, d'améliorer à chaque fois que possible les conditions environnementales par l'exploitation de situations dites "gagnant-gagnant".

Pour toute information complémentaire :

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
Palais du Rhin
2, Place de la République
67082 Strasbourg
Tél : 00 33 (0)3 88 52 20 10
Télécopie : 00 33 (0)3 88 32 10 72
Courriel : ccnr@ccr-zkr.org
Site Internet : <http://www.ccr-zkr.org>

ANNEXES

(destinées à la presse spécialisée)

Situation économique de la navigation rhénane

I. Situation générale

Au cours de l'année 2010, les volumes transportés sur le Rhin ont progressé d'un peu plus de 10 %. La croissance a été d'environ 15,6 % au second semestre du fait notamment d'une nette progression des transports de produits pétroliers, de produits sidérurgiques et de conteneurs. Les évolutions favorables observables dans les secteurs de la cale sèche et de la chimie sont dues à l'effet de rattrapage consécutif à la crise. En décembre, les conditions météorologiques et hydrauliques ont toutefois limité les transports sur le Rhin.

Si sur l'ensemble de l'année les volumes transportés se situent encore en dessous des valeurs d'avant la crise, l'évolution au cours du second semestre tend à démontrer que le niveau de la demande de transport est en train d'atteindre à nouveau celui observable avant la crise.

En début 2011, l'arrêt de la navigation sur le Rhin suite à la crue et à l'accident du Waldhof près de la Lorelei a perturbé les transports, entraînant pour les régions du Rhin moyen et supérieur des baisses temporaires de volumes transbordées.

II. Au niveau des marchandises transportées

Si les volumes transportés par la cale sèche ont progressé de l'ordre de 10,6 % sur l'ensemble de l'année, la demande de transport a été encore plus soutenue au second semestre avec une augmentation de 14,3 %.

Dans le secteur agricole, on a noté que les récoltes de céréales ont été nettement inférieures à celles de 2009, entraînant un recul des volumes transportés de l'ordre de 10 % sur l'ensemble de l'année. Une nette reprise de ce type de transport, dépassant 21 % a pu être notée. Elle s'explique par des importations de céréales par les ports maritimes pour satisfaire les besoins notamment aussi pour la production de biocarburants. Par ailleurs les transports de denrées alimentaires et de fourrage se sont faiblement repliés en 2010.

Une forte reprise des transports d'engrais a pu être notée sur l'ensemble de l'année avec une augmentation de près de 29 % des volumes transportés.

Dans le secteur sidérurgique, les transports de minerais et de déchets pour la métallurgie ont en 2010 à nouveau atteint leur niveau d'avant la crise, avec une progression de plus de 36 % des volumes transportés en 2010. L'essentiel du rattrapage étant effectué, le taux de progression n'a plus été que de 17 % au second semestre par rapport au 2^{ème} semestre de l'année 2009.

Selon les prévisions réalisées en termes de consommation d'acier, il faut s'attendre à une augmentation moins forte de la production d'acier, du moins en Europe.

Les transports de produits sidérurgiques ont progressé de l'ordre de 9,6 % sur l'ensemble de l'année et de près de 34 % au second semestre par rapport au second semestre 2009. L'évolution de ces transports reflète la montée en puissance de la production après la crise. Une progression plus lente dans ce segment est attendue pour 2011.

Les transports de charbon ont progressé de l'ordre de 23 % en 2010 dans le cadre du rattrapage après la crise. Dans ce secteur, des évolutions différentes ont pu être observées en 2010 pour les deux principaux segments. Ainsi, les transports de coques de charbon ont progressé en relation avec l'activité dans le secteur sidérurgique à laquelle ils sont destinés, tandis que les transports de charbon vapeur ont diminué sous l'effet d'une concurrence accrue du gaz naturel utilisé par les centrales thermiques, compte tenu notamment du niveau actuel de prix.

Ces éléments ainsi que les prévisions d'une croissance nettement moins forte dans le secteur sidérurgique laissent augurer une augmentation moins forte de la demande de transport dans ce segment en 2011.

Les transports de sables et graviers ont diminué de près de 5 % en 2010 sous l'effet d'une demande en faible progression et surtout d'un hiver 2009 / 2010 très rigoureux et long. Au second semestre une progression de près de 4,5 % a pu être constatée. Sur l'ensemble de l'année, les volumes transportés se trouvent toujours à environ 17 % en deçà des volumes transportés avant la crise. L'effet de rattrapage n'a donc pas encore réellement joué dans ce secteur. En 2011, une augmentation de l'activité dans le secteur du bâtiment constitue un facteur stimulant, mais l'hiver 2010 – 2011 a également été long et rigoureux, entraînant des arrêts de chantiers. De ce fait, la progression des transports en 2011 pourrait encore être modeste.

A l'image du commerce mondial et de l'activité dans les ports maritimes, les transports par conteneurs ont progressé pour atteindre en cours d'année les niveaux d'avant la crise. On note ainsi une progression en volumes de plus de 12 % sur le Rhin en 2010. La progression s'est accélérée au second semestre pour atteindre 16,6%. Si les conteneurs pleins ont progressés de près de 10 % sur l'année et de 16,6 % au second semestre, ce sont les transports de conteneurs vides qui se sont le plus développés avec des taux de croissance dépassant 20 % tout au long de l'année. Cette forte progression des transports de conteneurs vides s'explique par un manque structurel de conteneurs vides dans les ports maritimes.

En 2011, les premiers mois de l'année ont connu une forte baisse des volumes transportés du fait du blocage du Rhin pendant 4 semaines au cours des mois de janvier et février. A cette occasion, il est à nouveau apparu clairement que les modes de transports terrestres (rail et route) ne sont, pour le moment du moins, en mesure de prendre en charge à court-terme qu'une partie des volumes transportés habituellement par la navigation rhénane. On ne peut cependant douter que des réflexions stratégiques auprès des logisticiens en vue de solutions alternatives, permettant des transferts efficaces vers d'autres modes de transports en cas de perturbations, ne soient entamées. L'enjeu consiste pour eux à ne pas léser les échanges internationaux, que ce soit en cas de blocage ou de basses-eaux durables.

Dans le secteur de la cale citerne, l'année 2010 a été marquée par une progression de l'ordre de près de 9 % des volumes transportés sur l'ensemble de l'année, la progression ayant dépassé 19 % au second semestre 2010 en comparaison avec le second semestre 2009.

Les transports de produits pétroliers ont dans l'ensemble connu au cours de l'année 2010 une augmentation 4,6 %. Au second semestre, une progression de l'ordre de 23,5 % des volumes transportés a pu être notée. Le fait que les prix sur le marché du pétrole soient restés durablement élevés en 2010 et au début de 2011 s'est traduit par un niveau faible des stocks dans l'arrière-pays, les consommateurs n'achetant que les volumes nécessaires pour couvrir leurs besoins immédiats. Le niveau actuellement encore bas du stockage dans un contexte de légère baisse des prix permet d'envisager une animation de la demande de transport en cours d'année 2011.

Les volumes transportés dans le secteur chimique ont progressé en 2010 de plus de 15,5 %. On constate un léger ralentissement de cette tendance au second semestre avec +13,8 %, qui peut s'expliquer par l'arrivée à terme du phénomène de rattrapage dans ce secteur.

III. Hydraulicité

L'hydraulicité a évolué en 2010 à des niveaux permettant un chargement à pleine capacité pendant l'essentiel de l'année. Ce n'est qu'au mois de décembre que des crues conséquentes sont apparues qui se sont poursuivies au cours du mois de janvier 2011 suite à de fortes précipitations. Ces dernières ont entravé la navigation pendant plusieurs jours.

Au mois de mai 2011, une situation de basses eaux historique sur le Rhin semble s'installer voire s'aggraver. En l'absence de précipitations, cette situation pourrait entraîner des perturbations de la navigation et de ce fait au niveau des chaînes logistiques.

IV. Conditions d'exploitations en 2010

Parmi les coûts d'exploitations, c'est le poste des charges de carburant qui a connu au cours de l'année 2010 la hausse la plus significative.

Malgré une nette augmentation des volumes transportés, les frets se sont maintenus à un niveau insuffisant pour permettre une exploitation satisfaisante.

La situation financière de biens des entreprises de navigation reste de ce fait fragile, le regain d'activité n'ayant pas encore permis de reconstituer leur trésorerie. Les perturbations sur le Rhin moyen suite à l'accident du Waldhof au cours des 2 premiers mois de 2011 ont aggravé nettement la situation des entreprises de navigation rhénanes.

V. Evolution de l'offre de cale

Au cours de l'année 2010, 24 (*contre 72 en 2009*) nouveaux automoteurs de cale sèche d'une capacité globale de 73 000 tonnes ainsi que 24 (*contre 44 en 2009*) barges de poussage d'une capacité de 37 000 tonnes ont été mis en service. Ceci confirme la baisse significative du nombre des nouvelles constructions qui avait été annoncée pour ce secteur.

Bien que le nombre des bateaux à cale sèche déchirés en 2010 ait connu une forte hausse par rapport aux années précédentes, la capacité retirée du marché (environ 25 000 tonnes) dans les entreprises de déchirage néerlandaises qui constituent l'essentiel de ce marché, ne représente en volume qu'1/5 de la capacité ajoutée. A ceci s'ajoute le fait que la capacité ajoutée représente une productivité supérieure à celle de la capacité déchirée.

Sur le marché de la navigation citerne, l'année 2010 a été comparable à l'année précédente en termes de nouvelles constructions. Ainsi 79 automoteur-citernes représentant environ 250.000 tonnes de capacité ont été mis en service. La transformation de la flotte de la simple coque en double coque s'est donc activement poursuivie. Il convient de noter, qu'en 2008, face à la forte régression du marché de la cale sèche, des commandes de bateaux à cale sèche ont été remplacées en dernière minute par des commandes de bateaux-citernes. Ceci contribue également à expliquer cette arrivée massive de cale sur le marché qui s'est poursuivie en 2010. Le nombre de bateaux citernes déchirés semble insignifiant. La plupart des bateaux sortis du marché auraient été vendus hors de l'Union Européenne, dans des pays non soumis à la réglementation ADN. Leur nombre n'est pour le moment pas statistiquement vérifiable.

**Reconnaissance des certificats de conduite et d'aptitude
à la conduite au radar autrichien et slovaque**

Par l'adoption du Protocole additionnel n°7, le 27 novembre 2002, l'Acte de Mannheim a été modifié afin de permettre la reconnaissance sur le Rhin de certificats de conduite non rhénans. Par cette reconnaissance, les titulaires de certificats de conduite ou de certificats d'aptitude à la conduite au radar reconnus sont autorisés à conduire sur le Rhin, ce qui devrait simplifier les obligations des professionnels et contribuer ainsi au développement d'un grand marché européen de la navigation intérieure.

Les premières décisions de reconnaissance ont été adoptées par la CCNR lors de sa session de printemps 2008. La CCNR a depuis lors reconnu les certificats roumains, hongrois, tchèque et polonais. Ce sont cette fois les certificats slovaques et autrichiens qu'elle vient de reconnaître lors de sa dernière session plénière. Cette reconnaissance prendra effet au 1^{er} octobre 2011.

A partir du 1^{er} octobre 2011, les titulaires d'une patente de capitaine autrichienne ou d'un certificat slovaque de capitaine de classe I seront autorisés à conduire sur le Rhin s'ils remplissent les conditions complémentaires suivantes :

- ils devront présenter une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D 3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin s'ils souhaitent naviguer sur le secteur compris entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),
- ils devront présenter une attestation relative à leur aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin lorsqu'ils atteignent l'âge de cinquante (50) ans.

Les certificats autrichien et slovaque d'aptitude à la conduite au radar sont aussi reconnus, la décision prenant là aussi effet au 1^{er} octobre 2011.

Un arrangement administratif a par ailleurs été conclu entre la CCNR et le Ministère compétent de ces deux Etats, afin de poser le principe, et prévoir les modalités, de leur coopération future. La reconnaissance mutuelle des certificats de conduite doit en effet s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités slovaques et autrichiennes, pour notamment garantir l'équivalence dans le temps des certificats concernés, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'information. L'arrangement prévoit à cet effet l'organisation de réunions communes et met en place des mécanismes de transmission d'information entre les différentes autorités compétentes.

Mesures visant à réduire le nombre des cas de noyade

La noyade demeure l'un des accidents de travail mortels les plus fréquents en navigation intérieure sur le Rhin et en Europe. Afin de réduire le nombre des cas de noyade et d'assurer aux équipages des bateaux de la navigation intérieure des postes de travail sûrs, la CCNR a adopté au cours de sa session plénière de printemps des mesures de caractère temporaire concrètes prescrivant principalement l'équipement des bateaux au moyen de dispositifs de prévention des chutes et accessoirement le port de gilets de sauvetage. La CCNR introduit ainsi en navigation rhénane des prescriptions générales européennes de protection contre les chutes sur le lieu de travail. Les exigences complémentaires ne valent que pour les nouveaux bâtiments et prennent fin le 30 novembre 2014. Préalablement à l'incorporation définitive des compléments aux règlements de la navigation rhénane prévus à présent, la CCNR procédera à une évaluation de ces prescriptions sur la base d'une analyse des accidents afin d'adapter ces prescriptions si nécessaire. En effet, les statistiques relatives aux accidents dans les États-membres en matière de noyade sont insuffisantes ou indisponibles.

Le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) vise à garantir la sécurité aux postes de travail à bord de bateaux de la navigation intérieure. Dans sa teneur actuelle, il comporte suffisamment de prescriptions concernant les dispositifs de prévention des chutes dans les zones des bateaux à passagers qui sont accessibles aux passagers et dans les zones des bateaux à marchandises dans lesquelles il existe un risque de chute sur d'autres ponts ou dans la cale. En revanche, il ne comporte pas d'exigences concernant des dispositifs de prévention sur les plats-bords pour éviter les cas de noyade. Comme dispositifs de prévention des chutes on entend des garde-corps, pavois ou hiloires.

Le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) comporte une exigence générale selon laquelle les bâtiments doivent être construits et grésés de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord. Dans sa teneur actuelle, il ne comporte toutefois aucune prescription relative au port de gilets de sauvetage ou à l'utilisation de garde-corps pouvant être abaissés ou retirés, lorsque ceux-ci sont présents.

Concrètement, la CCNR a adopté des amendements au RPNR qui visent essentiellement à garantir que des garde-corps escamotables ou amovibles soient systématiquement mis en place et que les personnes exposés au risque de faire une chute dans l'eau portent des gilets de sauvetage. Les amendements au RVBR garantiront qu'à bord de tous les bâtiments à l'exception des barges de poussage et des chalands dépourvus de logements, les arrêtes extérieures des ponts soient équipées de garde-corps ou de dispositifs similaires de prévention des chutes.

La CCNR est consciente du fait que la profession de la navigation nécessite un délai approprié pour la mise en place des dispositifs de prévention des chutes à bord des bâtiments existants. Elle en tient compte par des prescriptions transitoires étendues.

Eu égard à une évaluation d'impact encore à réaliser, les modifications entreront en vigueur dans un premier temps sous la forme de prescriptions de caractère temporaire qui seront en vigueur du 1^{er} décembre 2011 au 30 novembre 2014. La CCNR a chargé son Comité du règlement de visite d'examiner l'évolution du nombre des cas de noyade en navigation rhénane et a invité ses délégations à mettre à disposition les données nécessaires à cet effet.