



## Communiqué à la presse

---

### **Introduction**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière de printemps le 30 mai 2012 à Strasbourg, sous la présidence de Mme BELLIARD, Chef de la délégation française.

### **Situation économique de la navigation rhénane**

L'année 2011 a été marquée par un recul des volumes transportés sur le Rhin traditionnel de l'ordre de 5,3 %. Les volumes transportés par la cale sèche sur le Rhin traditionnel ont diminué de 4 % en 2010, la baisse a été plus marquée encore au second semestre avec une baisse atteignant 6 % par rapport au second semestre 2010. Le secteur de la cale citerne a vu ses volumes transportés reculer de plus de 9 % en 2011 par rapport à 2010. Cette baisse s'est encore accentuée au second semestre.

Par ordre d'importance, trois raisons expliquent pour l'essentiel ces reculs : en début d'année 2011, le blocage du Rhin pendant un mois consécutif à l'accident du Waldhof a entraîné durant cette période des transferts modaux occasionnels, vers le rail et la route en particulier. Puis, au printemps, tout comme à l'automne, une hydraulité insuffisante a nettement réduit la capacité de chargement des bateaux pendant quelques semaines et a ainsi limité temporairement les transports, surtout dans le segment des matériaux de construction. Au second semestre, les effets d'un ralentissement économique mondial ont également commencé à se faire sentir.

Les prévisions concernant la demande de transport en cale sèche pour l'ensemble de l'année 2012 s'avèrent plus ou moins aléatoires selon la sensibilité du secteur par rapport à l'activité économique et au niveau des exportations, dans la mesure où les prévisions économiques générales laissent craindre pour l'Europe une situation de récession pour le courant de l'année 2012. Une réelle augmentation de la demande de transport ne peut guère être davantage espérée pour le secteur de la cale citerne, secteur dans lequel l'offre de transport continue à progresser.

### **Développement durable en navigation rhénane et intérieure**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin souhaite axer davantage encore que dans le passé ses travaux et son organisation sur l'objectif du développement durable de la navigation rhénane et intérieure. Outre les thèmes liés à l'environnement et à l'infrastructure, le nouveau comité de l'infrastructure et de l'environnement qui résulte de la fusion du Comité technique permanent et du Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement traitera aussi les questions transversales liées au développement durable. La Commission Centrale a chargé son Secrétariat d'élaborer un rapport général sur le développement durable de la navigation rhénane et intérieure. Elle invite en outre ses organes à orienter systématiquement leurs travaux par rapport aux aspects du développement durable.

### **Actualisation des Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin**

La Commission Centrale a procédé à une révision complète de ses Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin. Ainsi est mis à disposition de tous les intervenants concernés par la conception et la réalisation un ouvrage de référence actualisé qui réunit les principales exigences pour une conception des ouvrages d'art qui tiennent compte des besoins de la navigation sur la voie fluviale rhénane. Ces lignes directrices constituent une nouvelle contribution importante pour l'amélioration de la sécurité de la navigation rhénane.

L'Allemagne et les Pays-Bas ont fourni des informations concernant une série de mesures destinées à améliorer la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane. Il s'agit de mesures d'aménagement sur le secteur du Rhin compris entre Neuburgweyer / Lauterbourg et St Goar, de mesures visant à rétablir et maintenir la stabilité du lit du Rhin inférieur, à mettre à disposition une profondeur de chenal de 2,50 m à l'EE entre Cologne et Coblenz et de mesures prises sur le Waal.

### **La CCNR adopte une stratégie concernant les services d'information fluviale**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a adopté sa stratégie concernant le développement et la mise en œuvre des Services d'Information Fluviale (SIF) sur le Rhin. Au centre de cette stratégie est placée la garantie de standards de sécurité élevés pour la navigation et son environnement et l'efficacité de la navigation rhénane et intérieure. Cette stratégie SIF pose un jalon important dans le développement de ce système complexe d'applications télématiques en Europe, auquel la CCNR contribue de manière significative depuis plus de dix ans.

### **Rapport biennal 2010/2011**

Le rapport biennal 2010/2011 relatif à l'activité de la CCNR, préparé par le Secrétariat de la Commission Centrale, est disponible à compter du 31 mai 2012 sur le site de la Commission (également disponible en annexe).

Pour toute information complémentaire :

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin  
Palais du Rhin  
2, Place de la République  
67082 Strasbourg  
Téléphone : 00 33 (0)3 88 52 20 10  
Télécopie : 00 33 (0) 3 88 32 10 72  
Courriel : [ccnr@ccr-zkr.org](mailto: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

L'année 2011 a été marquée par un recul des volumes transportés sur le Rhin traditionnel de l'ordre de 5,3 %. Par ordre d'importance, trois raisons expliquent pour l'essentiel ces reculs : en début d'année 2011, le blocage du Rhin pendant un mois consécutif à l'accident du Waldhof a entraîné durant cette période des transferts modaux occasionnels, vers le rail et la route en particulier. Puis, au printemps, tout comme à l'automne, une hydraulicité insuffisante a nettement réduit la capacité de chargement des bateaux pendant quelques semaines et a ainsi limité temporairement les transports, surtout dans le segment des matériaux de construction. Au second semestre, les effets d'un ralentissement économique mondial ont également commencé à se faire sentir.

### II. Au niveau des marchandises transportées

Les volumes transportés par **la cale sèche** sur le Rhin traditionnel ont diminué de 4 % en 2010, la baisse a été encore davantage marquée encore au second semestre avec une baisse atteignant 6 % par rapport au second semestre 2010.

Les volumes transportés dans **le secteur agricole** ont dans l'ensemble stagné entre 2010 et 2011. Ces derniers sont constitués pour 1/3 par les transports de céréales, pour 1/3 par les produits alimentaires et pour 1/3 par des produits agricoles divers, dont les huiles végétales. L'augmentation des transports observable au premier semestre a vu ses effets annulés par une baisse des volumes de 4,4 % au second semestre 2011, principalement en fin d'année.

Les transports d'engrais ont progressé d'un peu plus de 1 % en volume sur l'ensemble de l'année mais ont diminué de plus de 9 % au second semestre 2011 par rapport à 2010.

Dans **le secteur sidérurgique**, les transports de minerais et de déchets pour la métallurgie ont progressé de 4,6 % sur l'ensemble de l'année 2011. En revanche, la progression n'a été que de 1 % au second semestre 2011 par rapport au second semestre 2010. L'observation des volumes transportés mensuellement permet de constater une diminution progressive de ces transports au cours de l'année, reflétant le ralentissement économique général. Il convient également de noter que si la production mondiale d'acier a progressé de 6,8 %, c'est en Europe que le taux de progression a été le plus faible (environ +2 %) avec un net ralentissement au second semestre 2011. La production d'acier brut en Allemagne, déterminante pour le trafic rhénan, n'a, elle, progressé que de 1 % en 2011. Avec 44,3 millions de tonnes, elle se situe encore sous le niveau de production observé en 2007 avant la crise, même si l'outil de production est à nouveau utilisé à plus de 90 % de la capacité. La progression s'explique ainsi principalement par la reprise de la production des haut-fourneaux qui étaient encore à l'arrêt depuis le début de la crise (en Lorraine et en Wallonie, notamment). Cependant, comme la fermeture de quelques-uns de ces haut-fourneaux a été annoncée entre temps, il ne s'agit que d'un effet passager, des baisses structurelles étant à craindre à partir de 2012.

Les volumes de **produits métallurgiques** transportés ont connu une progression de 15,5 % sur le Rhin en 2011. Un ralentissement a dû être noté au second semestre, les volumes transportés n'ayant plus progressé que de 4,3 %.

Les volumes de **charbon** transportés sur le Rhin ont diminué de l'ordre de 1 % sur l'ensemble de l'année 2011. Cette évolution s'explique principalement par la relative stagnation de la production d'acier en 2011, cette industrie, étant avec les centrales thermiques, la principale consommatrice de charbon. Les volumes transportés ont néanmoins progressé de 1 % au second semestre par rapport au second semestre 2010.

Les volumes de **matériaux de construction** transportés sur le Rhin ont diminué de plus de 19 % en 2011. Cette évolution s'explique principalement par les conditions de navigation au cours de cette année et la part importante du prix de transport dans le prix de revient de ces matériaux. Si la conjoncture dans ce secteur a été soutenue notamment au second semestre, avec certes un ralentissement à partir de décembre, c'est le niveau général des frets qui a été déterminant pour le niveau de la demande de transport venant de ce secteur.

En 2011, **les transports par conteneurs** ont progressé de 4,3 % sur le Rhin comparaison avec l'année 2010. Il convient de noter que ce sont les conteneurs vides qui ont connu une forte progression avec près de 39 %, alors que les conteneurs pleins ont diminué en EVP de 6,5 %. Ce recul s'explique par des transferts modaux lors du blocage du Rhin en début d'année et par un renchérissement du prix du transport suite aux basses eaux. Le ralentissement de l'activité économique au plan mondial y a également contribué au second semestre. De mars à juillet, les transports de conteneurs pleins vers l'aval ont évolué favorablement suite à la levée du blocage et à une conjoncture générale relativement favorable. A partir du mois d'août, cette tendance s'est inversée à l'image des exportations et c'est une nette et constante diminution des transportés qui a pu être constatée.

Trois facteurs expliquent principalement une évolution différente entre les conteneurs pleins et les conteneurs vides : l'accident de la Lorelei eu un effet négatif sur la confiance des chargeurs, moins enclins à confier des conteneurs chargés à la navigation intérieure. Les basses eaux (mai et juin, puis Novembre) ont entraîné une hausse des frets plus forte pour les conteneurs chargés que pour les conteneurs vides, ce qui a entraîné pour la navigation intérieure des pertes de volumes de conteneurs chargés au bénéfice du rail.

Pour finir, la progression des frets pour le transport de conteneurs vides a été plus faible. Ces derniers ont ainsi permis à un certain nombre de transporteurs de compenser la perte d'autres transports. Ceci explique la forte progression des volumes transportés.

Au niveau des ports maritimes les plus importants pour le trafic rhénan, les transbordements de conteneurs ont progressé en EVP de 6,5 % à Rotterdam et de 2,6 % à Anvers.

Il convient de noter que le volume de conteneurs transportés sur le Rhin traditionnel en 2011 a dépassé le volume transporté en 2007, année précédant la crise.

**Le secteur de la cale citerne** a vu ses volumes transportés reculer de plus de 9 % en 2011 par rapport à 2010.

Cette baisse s'est encore accentuée au second semestre.

Les transports de **produits pétroliers** ont diminué en tonnes de plus de 5 % sur l'ensemble de l'année 2011. L'observation des transports effectués mensuellement met en évidence une augmentation des transports de produits pétroliers à partir de juillet et jusqu'en septembre, en concordance avec une courte période de baisse des prix. Cette augmentation s'est ensuite estompée, malgré les achats saisonniers, en relation avec les conditions de navigation et une nouvelle tendance haussière des prix du pétrole. C'est au mois de novembre que les volumes transportés ont été les plus faibles.

**Le secteur chimique** a connu un ralentissement conjoncturel au cours de l'année 2011. Les prévisions de la production du secteur chimique en Europe avaient, en cours d'année 2011, été revus à la baisse par le secteur. Ce ralentissement s'est traduit au niveau de la navigation rhénane par une baisse de près de 15 % des volumes transportés par rapport à l'année précédente. La diminution des transports la plus marquante a été observable en janvier et février, suite au blocage du Rhin, et au cours des 2 derniers mois sous l'effet combiné de l'hydraulicité d'une baisse de production en Europe.

### III. Hydraulicité

En 2011, l'hydraulicité du Rhin a souvent été peu propice à un chargement optimal des unités, et ce, de façon prolongée. L'année a débuté par un période de crue conduisant à un arrêt temporaire de la navigation sur le Rhin moyen. Les mois de mai et juin, ainsi que l'automne ont été caractérisés par des périodes de basses eaux, par moment extrêmes et rendant temporairement impossible le transport des unités les plus grandes sur certains tronçons.

#### IV. Conditions d'exploitations en 2011

Dans **la cale sèche**, les frets ont progressé mais les effets de cette évolution, principalement due à l'hydraulicité, ont été partiellement annulés par une baisse des volumes transportés sur le Rhin. Il convient, à cet égard, de noter que les volumes transportés par la cale sèche demeurent encore inférieurs à ceux transportés avant la crise (hormis pour les conteneurs), alors que la capacité n'a cessé d'augmenter.

**Dans la cale citerne**, une surcapacité toujours croissante du fait de l'arrivée de nouvelles unités existe sur le marché. Elle rend l'exploitation toujours plus difficile d'un point de vue économique. Il semble que le nombre de bateaux à double coque qui seront nécessaires pour répondre à la demande de transport à moyen terme soit près d'être atteint. Dans l'attente des échéances de 2015 et 2018, cette surcapacité subsistera dans le contexte d'une demande de transport globalement stagnante.

#### V. Evolution de l'offre de cale

Dans la cale sèche, après plusieurs années durant lesquelles les nouvelles constructions ont été constituées par des commandes d'avant la crise de fin 2008, le marché semble avoir retrouvé le chemin de l'investissement, qui reste certes prudent, dans un contexte d'une certaine surcapacité.

Dans la cale citerne, le rythme des nouvelles constructions est resté soutenu dans un contexte de restructuration de la flotte vers des bateaux à double coque qui se poursuit.

Pour les bateaux à passagers, 9 bateaux à cabine et 5 bateaux d'excursion journalière ont été mis en service en 2011. Ce nombre est en légère augmentation par rapport aux années précédentes, mais ne semble pas déconnecté par rapport au développement de la demande sur ce marché.

#### VI. Perspectives pour 2012

##### ***Demande de transport en cale sèche***

Les prévisions concernant la demande de transport en cale sèche pour l'année 2012 s'avèrent plus ou moins aléatoires selon la sensibilité du secteur par rapport à l'activité économique et aux exportations. Les prévisions économiques générales indiquent un risque d'entrée en récession de l'Europe pour le courant de l'année 2012.

Dans **le secteur agricole**, la demande de transport dépendra en grande partie du niveau des récoltes et de l'import/export.

Les transports de **charbon** devraient progresser en rapport avec la demande émanant du secteur sidérurgique, celle des centrales thermiques étant jugée stable, pour le court et moyen terme.

Dans **le secteur sidérurgique**, c'est un niveau de production comparable à celui de 2011 qui est attendu en Allemagne. Les premiers mois de l'année 2012 indiquent une tendance haussière pour la production qui devrait, au regard des carnets de commande, se poursuivre tout au long du 1<sup>er</sup> semestre. Une tendance comparable peut être constatée au niveau de la sidérurgie française. Ces constats permettent d'espérer une légère augmentation des volumes transportés sur le Rhin pour ce secteur.

La croissance **des transports de conteneurs** devrait se poursuivre en relation avec l'activité dans les ports maritimes, qui témoignent d'un certain optimisme.

***Demande de transport en cale citerne***

Les prévisions d'activité dans les deux secteurs constituant la demande de transport en cale citerne ne permettent pas d'espérer une réelle augmentation de la demande de transport en 2012.

Plus en détail, dans **le secteur pétrolier**, la demande de transport pourrait être stable par rapport à l'année 2011. Dans la mesure où le prix du pétrole évolue à un niveau élevé, seuls les achats indispensables seront effectués. Des baisses temporaires pourront, comme en 2011, être mises à profit et animer temporairement le marché.

Pour **le secteur chimique**, les prévisions de production pour l'industrie chimique européenne restent très prudentes, au regard des perspectives de croissance économique qui ont été revues à la baisse. Dans ces conditions, seule une croissance modérée des volumes transportés sur le Rhin peut être espérée.

### **La CCNR adopte sa stratégie concernant les Services d'Information Fluviale (SIF)**

**Strasbourg, le 30.5.2012.** Dans le cadre de sa session plénière de printemps, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a adopté sa stratégie relative au développement des SIF. La CCNR avait déjà procédé à un échange de vues détaillé sur cette stratégie avec les associations internationales de la profession de la navigation, en automne de l'an passé dans le cadre d'un atelier, puis en janvier de cette année lors d'une audition, afin de s'assurer que la profession de la navigation soit en mesure d'appuyer cette stratégie et que cette dernière réponde autant que possible aux besoins de la profession de la navigation. La stratégie sera déterminante pour la mise en œuvre des SIF sur le Rhin à moyen terme. Elle marque ainsi un jalon important dans le développement des SIF initié par la CCNR il y a dix ans par l'adoption du standard ECDIS Intérieur ainsi que par le processus de standardisation des SIF en Europe ainsi engagé.

Le Groupe de travail RIS de la CCNR a élaboré le projet de stratégie SIF au cours des deux années écoulés. La stratégie s'appuie sur les travaux antérieurs de la CCNR et de l'UE réalisés dans le domaine des SIF ainsi que sur leur mise en œuvre par les Etats membres de la CCNR. Elle énumère les objectifs de la CCNR que les SIF pourront appuyer à l'avenir et décrit les mesures appropriées à cet effet. Le groupe de travail a évalué l'importance et l'urgence de 24 mesures et le Comité du règlement de police de la CCNR a inscrit sept de ces mesures à son programme de travail actuel en vue d'un traitement prioritaire. Ces mesures visent notamment

- à améliorer l'ECDIS Intérieur et à compléter les cartes électroniques officielles pour la navigation rhénane,
- la préparation de l'introduction de manière obligatoire sur le Rhin de l' AIS Intérieur et de l'ECDIS Intérieur,
- à réglementer de manière claire pour la navigation rhénane l'agrément de systèmes automatiques de détermination du cap.

La stratégie assortie de la résolution de la CCNR sont publiées sur le site Internet de la CCNR [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org).





## Rapport biennal 2010-2011

---

### Introduction

Après plusieurs années marquées par des efforts de réorganisation importante, la période biennale 2010-2011 apparaît comme un temps de consolidation :

- au plan réglementaire le travail de réaménagement a été parachevé avec l'adoption début 2010 du règlement du personnel de la navigation intérieure et le passage début 2011 de l'ADNR à l'ADN ;
- de nombreux travaux sur la dimension écologique de la navigation intérieure déjà engagés antérieurement ont été poursuivis : rapport sur le changement climatique ; table ronde sur les réductions de CO<sub>2</sub>, réflexion sur la prise en compte du développement durable dans les travaux de la CCNR ;
- la CDNI est entrée en vigueur fin 2009 et la CCNR peut désormais s'appuyer sur des organes de cette Convention pour poursuivre les actions en vue de la gestion écologique des déchets de la navigation intérieure ;
- la CCNR a consolidé sa coopération au plan européen avec les Etats observateurs et les organisations internationales ;
- un thème important durant ces deux années a été la modernisation de la navigation. Comment y contribuer ? Cette préoccupation s'est exprimée dans des réflexions intenses sur la modernisation du système des qualifications, dans les travaux destinés à la stratégie des SIF et dans une interrogation plus générale sur le rôle des prescriptions réglementaires.

La CCNR a ainsi montré qu'elle reste réactive sur de nombreux chantiers. Mais ce dynamisme n'a pas pu cacher les événements négatifs qui ont marqué la navigation rhénane au cours de cette période : 2010 reste marquée par les contrecoups d'une crise économique dont la navigation intérieure peine à sortir en raison d'un contexte de surcapacités qui a pesé sur le niveau des frets. 2011 a été assombrie par l'accident du Waldhof qui a bloqué pendant près d'un mois le Rhin et perturbé en profondeur le secteur. Au moment où ces chocs paraissent surmontés, un nouveau ralentissement s'annonce en fin de période.

### I) Action en vue de la modernisation de la navigation intérieure

#### A) Evolution des prescriptions techniques relatives aux bateaux

Une gestion dynamique des prescriptions techniques pour les bateaux constitue un instrument essentiel afin de veiller à l'adaptation de la navigation intérieure au progrès technologique. La CCNR reste très attentive à cet aspect.

La période 2010-2011 a été marquée par un certain ralentissement dans les modifications des prescriptions techniques. Néanmoins d'importantes discussions ont eu lieu concernant l'évolution de cet ensemble réglementaire.

## **1) Densité des prescriptions réglementaires relatives à la navigation intérieure**

A la suite d'une lettre adressée à la CCNR par la profession en automne 2010, une discussion approfondie a eu lieu sur les contraintes parfois jugées excessives représentées par les prescriptions techniques et sur les possibilités de réduire cette charge.

La discussion a porté notamment sur le régime des dispositions transitoires. La CCNR a accepté de procéder à un réexamen de celles-ci. Dans le souci de tenir compte de la situation difficile de certaines entreprises du fait de la crise, elle a, par ailleurs, institué un mécanisme de report de l'obligation de se conformer à certaines prescriptions en application de la clause de sauvegarde figurant dans le règlement de visite, compte tenu de la situation économique difficile. Ce dispositif avait fait l'objet d'une recommandation fin 2009 (Recommandation 1/2009 pour le règlement de visite : « Procédure simplifiée et standardisée pour l'application de l'article 24.04 chiffre 4 du RVBR en liaison avec les conséquences de la crise économique actuelle »).

Le 27 octobre 2011, le comité du règlement de visite a décidé de proroger d'un an la validité du règlement 1/2009 jusqu'à fin 2012. Toutefois, les prescriptions transitoires relatives aux radars et aux moteurs de remplacement voient leurs dates d'échéance maintenue au 31 décembre 2011.

La CCNR a, sur un autre plan, décidé de renforcer le mécanisme des évaluations d'impact de ses décisions auxquelles il doit être procédé avant qu'une nouvelle prescription ne soit décidée. L'objectif est d'évaluer de manière plus précise les coûts et les avantages d'une exigence réglementaire avant de l'instituer.

Si un consensus existe sur la nécessité de ne pas imposer de nouvelles contraintes techniques à la profession sans raisons suffisantes et sans évaluation détaillée, il ressort cependant de l'examen des prescriptions qu'il est difficile de les alléger de manière significative sans mettre en danger le niveau de sécurité. Divers accidents récents ont montré que, dans de nombreux domaines, malgré le souci de ne pas aggraver les contraintes des exploitants, les prescriptions de sécurité doivent encore être améliorées.

## **2) Utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que carburant par les bateaux de navigation intérieure**

Cette question présente un intérêt tout particulier pour l'évolution de la navigation intérieure. Les Etats membres de la CCNR ont exprimé le souhait de faire avancer au plus vite les travaux en ce domaine.

Les procédures décisionnelles qui incombent à la CCNR en vertu de ses compétences dans la perspective d'une autorisation d'utiliser le GNL en tant que combustible en navigation rhénane ont été mises en oeuvre dès l'annonce, en février 2011, du développement du projet « Argonon ». Il est également prévu que d'autres bateaux de navigation intérieure utilisant le GNL soient mis en service prochainement.

Les dangers potentiels spécifiques qui résultent de ce combustible ont été étudiés en détails durant ces derniers mois par le Groupe de travail du règlement de visite de la CCNR, tout comme les avancées importantes auxquelles cette technologie « propre » contribuera en matière de politique environnementale. Une coopération étroite avec la profession de la navigation, l'industrie de la construction navale et les sociétés de classification ont permis à la CCNR d'émettre une recommandation qui contribuera au développement de la navigation intérieure sans en affecter la sécurité et le bon ordre.

Sur la base d'une recommandation au sens de l'article 2.19, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), l'automoteur-citerne « Argonon » a été autorisé le 21 janvier 2012 à déroger aux dispositions des articles 8.01, chiffre 3 et 8.05, chiffres 1, 6, 9, 11 et 12 jusqu'au 30 juin 2017. L'utilisation de Gaz Naturel Liquéfié est réputée suffisamment sûre sous réserve que les conditions posées par la CCNR dans sa recommandation soient respectées à tout moment. Ces conditions encadrent de façon stricte les différentes spécificités liées à de l'utilisation d'un tel combustible, telles que le mode de construction et de classification du bâtiment, l'inspection régulière du système de propulsion au GNL et son entretien, la procédure d'avitaillement ainsi que la formation de l'équipage. Par ailleurs, l'armement a reçu pour obligation la transmission d'un rapport annuel d'évaluation au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux Etats membres de la CCNR.

### **3) Mesures visant à réduire le nombre de noyades**

Au cours de sa session de printemps 2011, la CCNR a décidé de prendre des mesures supplémentaires pour réduire les cas de noyade dont le nombre reste préoccupant en navigation intérieure (2011-I-12).

Les mesures nouvelles prescrivent l'équipement des bateaux de dispositifs de prévention des chutes sous la forme de garde-corps escamotables et accessoirement de port de gilets de sauvetage. Ces exigences nouvelles ne valent cependant que pour les nouveaux bâtiments et feront l'objet d'une évaluation avant d'être incorporées définitivement dans la réglementation.

Ces mesures nouvelles expriment le souci de la CCNR de renforcer la sécurité dans la navigation intérieure par l'adaptation constante de ses règlements.

### **B) Travaux en ce qui concerne les SIF**

L'activité de la CCNR en ce domaine durant la période biennale 2010-2011 s'est exprimée à travers quatre aspects :

- Lors de sa session de printemps 2010, la CCNR a exprimé officiellement son intention de prescrire à l'avenir l'installation et l'utilisation obligatoire d'appareils AIS intérieurs pour les bateaux qui circulent sur le Rhin. Cette mesure ne devrait intervenir qu'après 2013.
- Des prescriptions techniques ont été élaborées pour les appareils AIS intérieurs à bord des bateaux (2011-I-14).
- La CCNR a engagé une large réflexion sur sa stratégie SIF afin de mieux déterminer quels services doivent à l'avenir être développés sur le Rhin. Cette réflexion a été présentée à la profession lors d'un atelier SIF organisé le 18 octobre 2011 à Bruxelles.

La stratégie SIF s'appuie sur les travaux antérieurs de la CCNR et de l'UE réalisés dans le domaine des SIF ainsi que sur leur mise en œuvre par les Etats membres de la CCNR. Elle énumère les objectifs de la CCNR que les SIF pourront appuyer à l'avenir et décrit les mesures appropriées à cet effet. La CCNR a mené des discussions détaillées avec la profession de la navigation, les fabricants d'équipements et d'applications ainsi qu'avec les entreprises de logistique intervenant en navigation intérieure. La profession de la navigation a salué la possibilité qui lui a été donnée de procéder à un échange de vues avec la CCNR sur cette stratégie. Ses représentants ont formulé des observations notamment sur le fait qu'il est important d'assurer une mise en œuvre simultanée et concertée des mesures le long du Rhin, des disparités importantes subsistant actuellement entre les différentes administrations nationales, notamment dans le domaine de la gestion du trafic.

Le projet de stratégie ainsi que les feuillets de présentation des intervenants sont publiés sur le site Internet de la CCNR [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org) sous la rubrique consacrée à son 4<sup>ème</sup> atelier SIF. Une audition de la profession de la navigation aura lieu au cours du premier trimestre 2012 et l'adoption de la stratégie est prévue le 30 mai 2012.

- La CCNR a poursuivi son travail de mise au point et de publication des guides SIF. En 2011 ont été publiées les nouvelles versions du guide ECDIS intérieur, du guide des annonces électroniques en navigation intérieure, du guide des avis à la batellerie et du guide AIS intérieur. L'ensemble des acteurs concernés utilisent ce service.

PIANC et la CCNR ont convenu que le nouveau site internet pour les définitions SIF serait pris en charge par la CCNR. Le Secrétariat de la CCNR a défini des lignes directrices avec PIANC pour la gestion de ce site.

Il importe que la CCNR continue à être un moteur dans le domaine des SIF dans le but de leur intégration dans les règlements et en vue d'une mise en œuvre harmonisée.

### C) Harmonisation et modernisation des qualifications pour le personnel de navigation

Un aspect essentiel de la stratégie de la modernisation de la navigation intérieure réside dans la révision des règles relatives à la formation, à l'harmonisation et au contrôle des qualifications du personnel de navigation.

#### 1) **Poursuite de la coopération en matière de reconnaissance mutuelle des qualifications**

En adaptant le protocole additionnel n° 7 (signé le 27 novembre 2002 et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2004), la CCNR a choisi de s'engager dans un processus de reconnaissance de titres de qualification non rhénans dès lors qu'ils présentent des garanties comparables aux titres rhénans.

##### - *Reconnaissance des certificats de conduite*

A cette fin, la CCNR a modifié son règlement des patentes afin de faciliter la comparaison des exigences rhénanes et non rhénanes. Les premières décisions de reconnaissance ont été prononcées en mai 2008. Durant la période biennale 2010-2011, le processus de reconnaissance s'est poursuivi au bénéfice de la Pologne (décembre 2010), de l'Autriche, de la Slovaquie (mai 2011) et de la Bulgarie (décembre 2011). A la fin de l'année 2011, ce sont les certificats de conduite de la plupart des pays du bassin danubien qui ont ainsi été reconnus.

##### - *Reconnaissance des livrets*

Pour les livrets de service, la CCNR a proposé une démarche différente, à savoir une reconnaissance mutuelle multilatérale. Un accord à cette fin a été conclu le 8 décembre 2010 entre la CCNR et 7 Etats observateurs auprès d'elle (2010-II-4), soit l'Autriche, la Roumanie, la Hongrie, la Bulgarie, la République tchèque, la Pologne et la Slovaquie.

Il ne s'agit toutefois que d'une reconnaissance partielle qui concerne les qualifications acquises par l'expérience. Les qualifications acquises sur la base d'une formation ne sont pas encore reconnues, mais grâce aux structures de coopération mises en place, elles pourront être discutées dans un proche avenir.

**2) Adoption d'un nouveau règlement relatif au personnel de la navigation et premières réflexions sur la modernisation**

Si ce règlement adopté au printemps 2010 (2010-I-8) consiste essentiellement en une nouvelle codification des dispositions relatives au personnel de la navigation intérieure auparavant réparties entre plusieurs règlements, il constitue cependant un préalable et une base nécessaires pour engager les travaux de modernisation de cette réglementation.

Les modalités et le contenu du travail de modernisation ont déjà été amplement discutés au sein des organes de la CCNR (réorganisation de la structure des certificats et attestations, redéfinition de la qualification de matelot, aménagement de méthodes d'examen, recours au simulateur, proposition de recours au tachygraphe numérique, etc.). Des travaux relatifs aux fonctionnalités du simulateur ont été entamés en janvier 2011 afin d'élaborer les premiers documents de discussion. Ce travail de modernisation va être poursuivi en 2012.

Entre-temps un autre travail de révision a été engagé en ce qui concerne les instructions de service. Ces instructions ont déjà fait l'objet d'adaptation en 2011. Une refonte plus substantielle est prévue pour la période biennale 2012-2013.

**3) Création d'un groupe de travail pour la modernisation des qualifications en navigation intérieure**

Dans sa session plénière d'automne 2011, la CCNR a décidé la création d'un groupe de travail commun pour la reconnaissance mutuelle et la modernisation des qualifications en navigation intérieure. Ce groupe sera composé d'experts nationaux des Etats membres et d'Etats observateurs. La Commission européenne et les autres organisations internationales seront invitées à y participer.

Ce groupe aura pour mission notamment de pousser plus avant le processus de reconnaissance mutuelle, en particulier au niveau des formations et diplômes délivrés dans les différents Etats, de proposer de nouveaux parcours professionnels et de moderniser les règles d'accès à la profession.

**4) Réunion commune des commissions d'examen**

Cette réunion qui intervient tous les 3 ans s'est tenue à Berlin. Elle a été marquée par des réflexions relatives aux sujets suivants :

- la comparaison des modalités des examens dans les différents Etats membres ;
- la tenue d'examen des connaissances de secteur ;
- la formation pour la maîtrise des connaissances nécessaires en matière de stabilité des bateaux ;
- l'utilisation de simulateurs dans le déroulement des examens pratiques.

**D) ITF Leipzig**

La CCNR a été représentée à la conférence du Forum International du Transport 2010 à Leipzig organisé sur le thème transport et innovation pour y faire valoir la capacité d'innovation dans la navigation intérieure.

## II) Sécurité et fiabilité de la voie d'eau rhénane

### A) Les suites de l'accident du « Waldhof »

La navigation intérieure 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.

La circulation a été interrompue pendant plusieurs semaines avec des conséquences négatives pour la profession de la navigation comme pour l'industrie des chargeurs.

La CCNR a immédiatement engagé, en relation étroite avec l'administration allemande directement concernée, avec la profession et avec d'autres organisations internationales une réflexion approfondie sur les conséquences à tirer de cette avarie au plan des mesures d'adaptation à prévoir pour prévenir ce type d'accident, pour en limiter les conséquences et de façon générale à poursuivre l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité de la navigation rhénane.

Une attention particulière a été consacrée aux moyens de renforcer la maîtrise de la stabilité des bateaux. La CCNR a en effet conclu que la qualité des prescriptions techniques des bateaux n'était pas en cause mais que leur mise en œuvre n'est pas toujours satisfaisante. Des mesures doivent être prises pour aider les conducteurs de bateaux à dominer cette problématique.

Cet aspect a fait l'objet d'une proposition de la délégation allemande de modifier le règlement ADN. Ces modifications vont dans le sens du renforcement de la responsabilité du conducteur du bateau qui doit être en même temps expert ADN. La formation des experts ADN en matière de stabilité doit être renforcée et ils doivent disposer d'outils appropriés pour les aides dans les calculs de stabilité. Les perspectives ont été présentées dans le cadre des organes de gestion de l'accord ADN. La CCNR a adopté lors de sa session d'automne 2011 un rapport d'ensemble sur la question de la stabilité et la fiabilité de la voie d'eau rhénane (protocole 2011-II-8). Dans ce rapport, la CCNR a également abordé les questions de l'adéquation de la réglementation actuelle en ce qui concerne la définition des responsabilités en cas de survenance d'un accident et des mécanismes de gestion des situations d'accidents graves.

### B) Rôle de la CCNR en matière de transport des matières dangereuses par voie de navigation intérieure et en ce qui concerne l'ADNR

Le règlement annexé à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) est entré en vigueur le 28 février 2009. Tenant compte de l'entrée en vigueur de cet accord paneuropéen, la CCNR a adopté une résolution (2009-II-20) décidant qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011, le règlement ADN se substitue au règlement ADNR (une décision similaire a été prise au plan communautaire par la directive 2008/68/CE).

La période 2010-2011 a donc été la première période durant laquelle le nouveau règlement ADN s'applique sur le Rhin. Si la CCNR a ainsi renoncé à intervenir elle-même sur cette réglementation, elle a conservé cependant un rôle significatif en ce domaine :

- d'une part, le secrétariat de la CCNR joue un rôle important dans la gestion de l'accord ADN en assurant avec le secrétariat de la CEE-ONU le secrétariat du comité de sécurité de l'accord ADN ;
- le Comité matière dangereuses de la CCNR continue son activité et veille à coordonner la position des Etats membres en ce qui concerne l'évolution de réglementation ADN ;

- le secrétariat de la CCNR apporte aussi son appui à différents groupes de travail ad hoc créés dans le cadre de la gestion de l'accord ADN, en particulier les groupes de travail « catalogue de questions » et « substances ». Le document « catalogue de questions » a été élaboré et traduit en français par le secrétariat de la CCNR ;
- l'allemand n'étant pas une langue officielle de la CEE-ONU, le secrétariat de la CCNR a pris en charge la traduction du règlement ADN en allemand et a mis cette traduction à disposition sur son site internet. Le texte de l'ADN sur CD Rom peut aussi être acquis auprès du secrétariat de la CCNR. Le secrétariat assure aussi la traduction de et vers l'allemand des autres documents intéressant l'accord ADN.

C) Adoption et lancement de l'ISGINTT (nouveau guide pour l'amélioration du transport de matières dangereuses en navigation intérieure)

La Commission Centrale et les organisations partenaires OCIMF, CEFIC, UENF, OEB, ESPO, EUROPIA, FETSA et SIGTTO ont élaboré et adopté en commun un guide de sécurité spécifique à la navigation intérieure, destiné aux barges citernes et aux terminaux. Ce guide a été présenté officiellement à Bruxelles le 8 juin 2010.

Ce document s'inspire d'un guide similaire concernant les terminaux et bateaux maritimes (ISGOTT). Il assure l'interface entre les bateaux citernes de navigation intérieure et les installations à terre. Ce document n'a pas le caractère d'un règlement, mais c'est un recueil de recommandations et de bonnes pratiques reconnues par l'ensemble des acteurs de ce secteur. Il comporte 5 sections : informations générales, informations pour les bateaux citernes, informations pour les terminaux, gestion de l'interface bateau/terminal ; manutention de gaz liquéfiés. Il comporte des conseils et des exemples concernant les aspects opérationnels et les procédures de gestion ou de contrôle.

Ce guide a été publié initialement en anglais. La CCNR a mise en œuvre sa traduction en français, allemand et néerlandais avec l'appui financier d'organisations industrielles concernées. A ce jour, neuf organisations internationales ont apporté une contribution financière pour la réalisation de ces traductions.

Les informations émanant de l'industrie concernant l'application du guide ISGINTT démontrent que celui-ci a répondu aux besoins du secteur concerné. Aussi, le groupe de pilotage responsable de ce document s'est-il déclaré fin 2011 favorable à une adaptation permanente de ce document à l'évolution de la technique. Des informations concernant le guide ISGINTT sont publiées sur le site internet : [www.isgintt.org](http://www.isgintt.org)

D) Ajustements du règlement de police et du règlement de visite

1) Règlement de police

Les réglementations relatives à la signalisation de l'interdiction d'accéder à bord du bâtiment, de l'interdiction de fumer et d'utiliser une lumière ou un feu non protégé (articles 3.31, 3.32 et annexe 3) (Protocole 2010-II-24).

La prorogation des prescriptions temporaires a été décidée pour les articles 1.01, 1.02, 1.07, 1.09, 1.10, chapitres 4, 4.06, 4.07, 6.32, 10.01, 11.02 à 11.05, 12.01 (2010-II-23).

Diverses prescriptions de la CDNI ont été reprises dans le règlement de police en ce qui concerne la protection de l'eau et l'élimination des déchets. Ceci concerne notamment les règles d'obligation de vigilance, d'interdiction de déversement et de rejet, de collecte des déchets et le carnet de contrôle des huiles usées déposées aux stations de réception.

## 2) **Règlement de visite : prorogation des prescriptions temporaires**

Durant la période 2010-2011, la prorogation des prescriptions concernant le RVBR ont porté sur les points suivants :

- article 7.02 (chiffre 2) : zone de non visibilité (Protocole 2011-I-13) ;
- articles 22 bis.01 à 22 bis.06 : dispositions particulières pour les bateaux d'une longueur supérieure à 110 m (2010-I-10) ;
- articles 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01 à 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, annexes F, G, K, N (protocole 2010-II-26).

Ces mesures sont marquées par le souci de renforcer la sécurité de la navigation intérieure.

## III) **Activités dans le domaine économique**

### A) Suivi de la conjoncture économique

Le suivi des tendances sur le marché des transports par voie d'eau reste l'activité principale dans le domaine économique. Une attention particulière a été accordée en 2010 aux effets de la crise économique et financière, ce sujet ayant fait l'objet de la publication de plusieurs rapports intermédiaires. En cours d'année 2010, le marché a donné des signes de rétablissement à travers une nette progression des volumes transportés. Ce sont des mesures ponctuelles de soutien qui ont été privilégiées, notamment aux Pays-Bas, pour consolider une profession considérée par ailleurs comme plutôt hétérogène. Dans ce contexte, il n'a pas été jugé opportun d'intervenir sur le marché à travers des instruments lourds comme une action de déchargement. La profession a été considérée comme apte dans l'ensemble à pouvoir résister aux turbulences économiques, notamment grâce à l'attitude des banques. Ces dernières se sont montrées conciliantes face à la situation financière très précaire d'un grand nombre de propriétaires de bateaux qui avaient participé à la vague d'investissement des années précédentes. Au cours de l'année 2010, le marché a retrouvé son rythme habituel, malgré un niveau de la demande de transport encore considéré comme insuffisant.

La navigation citerne a quant à elle, dû faire face à des problèmes spécifiques, liés à la coexistence temporaire sur le marché de bateaux à coque simple destinés à quitter le marché à moyen terme, avec de nouvelles unités à double coque correspondant aux exigences de la réglementation ADN. L'équilibre entre offre et demande sur ce marché s'en est trouvé perturbé, notamment dans le contexte d'une demande stagnante, voire structurellement en légère baisse. L'arrivée sur le marché d'un nombre important de nouvelles unités en 2009 et 2010, ne s'est pas accompagnée d'une disparition significative de capacité à coque simple. L'évolution dans ce segment continuera à être suivie avec vigilance au cours des années à venir, au regard notamment des échéances de 2016 et 2019 et de l'arrivée à échéance des dispositions transitoires pour les bateaux à coque simple.

En 2011, les effets économiques de l'interruption de la navigation sur le Rhin moyen ont constitué le fait le plus marquant. L'ampleur exceptionnelle de l'incident, qui a provoqué une interruption de plus d'un mois sur une partie stratégique du Rhin, a une fois de plus mis en évidence l'importance pour l'industrie et le commerce, du transport par voie d'eau. Compte tenu des dommages subis au niveau logistique, et dans l'intérêt d'assurer la fiabilité de la voie d'eau à la hauteur des exigences du marché, des réflexions tendant à améliorer la gestion des incidents ont été entreprises.



B) Poursuite des études relatives à l'observation du marché

Les études relatives à l'observation du marché ont porté, outre les études régulières de conjoncture, notamment sur les sujets suivants :

- le marché du transport de passagers,
- l'évolution de la position modale de la navigation intérieure,
- le niveau des frets en navigation intérieure,
- le marché du travail,
- le marché de la cale citerne et son évolution,
- la navigation intérieure dans le bassin du Danube,
- la navigation intérieure en Grande-Bretagne, Pologne et Italie,
- le canal Seine-Nord-Europe.

Il convient de souligner en particulier l'importance du marché du travail dans la navigation intérieure qui a particulièrement retenu l'attention de la CCNR dans le cadre de ses travaux. L'emploi est considéré comme un aspect très important pour le développement de ce mode de transport. Au regard de la structure de la pyramide des âges, la sortie de la profession d'un nombre important de navigants au cours des années à venir est prévisible. Parallèlement, les entrées sur ce marché du travail demeurent stagnantes. Pour ces raisons, des mesures structurelles au niveau de la formation et de la réglementation ont été considérées comme indispensables. Ces mesures et leurs effets devraient être appréhendés également sous l'angle économique.

C) Internalisation des coûts externes

Dans le cadre du suivi des conséquences économiques de mesures d'ordre politique, une première réflexion a été lancée sur le thème complexe de l'imputation des coûts d'infrastructure et des coûts externes. S'il s'agit ici avant tout d'une question politique, il importe néanmoins d'apporter des clarifications quant aux aspects économiques d'une éventuelle prise en compte de la navigation intérieure. On peut à cet égard citer les questions de la répartition des coûts à imputer aux usagers des voies d'eaux ainsi que la méthodologie d'imputation et de perception. Un atelier de travail commun avec le comité « économie des transports » du VBW a eu lieu sur ces sujets à Bonn en 2010.

**IV) Actions dans le domaine de l'environnement et du changement climatique**

A) Adoption d'un rapport sur le changement climatique et la navigation rhénane (Protocole 2011-II-9)

Le rapport adopté fin novembre 2011 (2011-II-9) marque une étape dans les travaux entamés par le Congrès de Bonn de 2009 sur le sujet. Sur la base de connaissances actuelles, il est possible de conclure que la navigation rhénane ne connaîtra pas de perturbations significativement accrues avant le milieu du siècle. Elle dispose des moyens pour réduire significativement ses émissions de gaz à effet de serre et elle peut d'ores et déjà se mettre en position de limiter les effets des hautes eaux et des basses eaux qui peuvent s'aggraver sous l'effet du changement climatique.

B) Meilleure prise en compte du développement durable dans les travaux et les structures de la CCNR

La CCNR accorde une grande attention au concept du développement durable de la navigation rhénane et intérieure. Cette approche doit être privilégiée de manière transversale à travers les diverses activités et les différents organes de la Commission Centrale. Il s'agit d'intégrer dans le concept de développement durable aussi bien les aspects sociaux et économiques que la dimension écologique.

Cette approche soulève aussi la question de la coordination des différents organes de la CCNR concernés par ce sujet.

Dans cet esprit, la CCNR a décidé de procéder à un rapprochement de ses comités TP et ED. La résolution préparée à cet effet sera proposée pour son adoption début 2012. Par ailleurs, les modalités d'un travail de réflexion sur « Le développement durable de la navigation rhénane et intérieure » ont été discutées. Un rapport sur le sujet sera préparé en 2012.

C) Réduction des émissions de gaz à effet de serre

A l'occasion de sa session d'automne 2009, la CCNR s'est fixé pour objectif de rechercher des possibilités de réduire la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> en navigation intérieure.

Pour progresser dans cette discussion, elle a organisé un atelier le 12 avril 2011. Plus de 70 experts de l'économie, de la science et de l'administration des principaux États européens possédant une navigation intérieure ainsi que du Japon ont examiné les modalités permettant de déterminer l'ampleur des émissions de CO<sub>2</sub> de la navigation intérieure ainsi que les mesures permettant de les réduire. L'événement a eu deux fonctions principales. D'une part, il a apporté des réponses à des questions concernant les émissions de CO<sub>2</sub> de la navigation intérieure et a ainsi contribué de manière significative à l'élaboration du rapport relatif au changement climatique que la CCNR présentera à la fin de cette année. D'autre part, l'atelier a offert à la profession de la navigation ainsi qu'aux secteurs de la construction navale et des équipementiers de bateaux la possibilité d'un échange intensif sur le plan international. La principale conclusion de l'atelier est probablement que les objectifs de protection du climat fixés par la navigation intérieure européenne sont très ambitieux mais semblent pouvoir être atteints.

Ces travaux doivent se poursuivre, notamment par le biais d'autres ateliers. Ceux-ci devraient toutefois se concentrer sur des aspects précis liés aux émissions de CO<sub>2</sub> de la navigation intérieure.

Les présentations des intervenants, l'intégralité des conclusions des ateliers parallèles, des descriptions concrètes de mesures permettant de réduire les émissions, des études pertinentes ainsi que d'autres informations utiles peuvent être consultées sur le site Internet de la CCNR.

Postérieurement à ces travaux, le secrétariat de la CCNR a préparé sur le sujet un rapport substantiel qui reste encore provisoire (RV (11) 51). Ce document a fait l'objet d'un premier examen parmi les délégations. Ces travaux doivent encore se poursuivre de sorte qu'un texte définitif de ce rapport puisse être adopté en 2012.

D) Rapports entre la CCNR et la CDNI

Durant la période biennale 2010-2011, la Convention CDNI a connu un début d'exécution.

L'entrée en vigueur de cette convention a exigé un travail de clarification des relations entre les deux instruments internationaux que constituent l'Acte de Mannheim et la Convention CDNI.

L'ensemble des ratifications a été acquis fin 2009, mais la partie de la convention relative à la rétribution pour déchets huileux et graisseux n'a été mise en œuvre que début 2011. La première année de fonctionnement du système de financement s'est déroulée dans de bonnes conditions techniques et financières, démontrant l'adéquation de ce système.

Un certain nombre de stipulations figurant dans la CDNI ont du être reprises dans le règlement de police (voir ci-dessus). Par ailleurs, le règlement de visite a été modifié pour être adopté aux prescriptions figurant dans la CDNI, en ce qui concerne en particulier les stations d'épuration des bateaux de passagers (chapitre 14 bis). Ces dernières mesures ont fait l'objet d'un protocole 2010-II-27. Alors que les dispositions antérieures prévoyaient seulement l'installation de « stations d'épuration appropriés », la nouvelle réglementation définit des normes précises et une procédure de réception par type.

Il en résulte que seront désormais installées à bord de bateaux à passagers des stations d'épuration qui garantissent que les déversements d'eaux usées dans la voie navigable n'auront aucun impact préjudiciable sur le plan écologique. Les propriétaires de bateaux pourront continuer d'utiliser des citernes de collecte des eaux usées. Les modifications sont prévues aussi, autant que nécessaire, dans la directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure, ce qui garantira que les exigences de la CCNR et celles de la Communauté européenne demeureront harmonisées. Les modifications sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2011, pour une période de trois ans dans un premier temps. A cours de cette période, les autorités compétentes et la profession de la navigation pourront tirer des enseignements de l'application de ces nouvelles prescriptions.

Le secteur des fabricants et la profession de la navigation ont exprimé le besoin de procédures d'agrément uniformes pour les stations d'épuration de bord, afin d'éviter les contrôles individuels à bord en introduisant à la place des réceptions par type. Ces réceptions par type ont pour but de garantir le fonctionnement des stations d'épuration de bord et l'observation des valeurs limites prescrites dans les conditions particulières de la navigation intérieure. La procédure de réception par type adoptée à présent par la CCNR donne suite à cette demande, établit une sécurité juridique et permet d'assurer la mise en œuvre des objectifs de la CDNI.

Les listes des autorités compétentes, des Services Techniques agréés et des stations d'épurations de bord possédant une réception par type conformément aux prescriptions susmentionnées seront publiées par la CCNR sur son site Internet ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)).

Enfin, une résolution a visé à préciser pour l'avenir la répartition et les charges financières entre les organes de la CCNR et ceux de la CDNI (2011-I-3).

Dans cette résolution, il est rappelé que l'entrée en vigueur de la CDNI n'a pas eu pour effet de modifier les compétences et les responsabilités de la CCNR. Celle-ci règle toutes les questions concernant l'environnement qui ne sont pas réglées par la CDNI.

La CDNI ayant été ratifiée par tous les Etats de la CCNR, celle-ci se considère liée par les règles figurant dans la Convention CDNI. Dès lors qu'elles concernent la navigation rhénane, les règles de mise en œuvre de la CDNI sont arrêtées dans le cadre de la CCNR. Celle-ci reprend dans ses règlements les règles et normes figurant dans la Convention CDNI ayant pour destination la navigation, afin de la rendre applicable sur le Rhin.

La CDNI dispose de son propre budget et gère ses affaires financières de manière autonome. Le budget de la CDNI, composé des budgets de la Conférence des Parties Contractantes (CPC) et de l'Instance Internationale de Péréquation et de coordination (IIPC) sont établis par les organes compétents de la CDNI.

Le Secrétariat de la CCNR assure également le secrétariat de la CDNI. Mais lorsqu'il agit pour le compte des organes de la CDNI, il est placé sous l'autorité des organes de cette convention et leur rend compte.

Le budget de la CDNI intègre le coût des prestations assurées par le secrétariat pour le compte des organes de la CDNI.

## V) Coopération internationale

La CCNR a veillé durant la période 2010-2011 à renforcer ses liens de coopération avec les Etats ayant le statut d'observateur auprès d'elle et avec les organisations impliquées dans la navigation intérieure.

### A) Coopération avec la Commission européenne

La Commission Centrale a soumis un certain nombre de propositions de renforcement de la coopération à la Commission européenne. Ces propositions ont fait l'objet de plusieurs rencontres durant la période biennale 2010-2011.

Fin 2010, la Commission européenne et la Commission Centrale ont conclu deux conventions de co-financement :

- un contrat de 2 ans qui concerne la poursuite du programme de l'observation du marché, engagé depuis 2004. Le champ d'étude exploré dans le cadre de ce programme a été étendu. Durant la période 2010-2011, quatre publications ont été réalisées à ce titre (sur leur contenu, voir ci-dessus III B).
- un contrat d'un an (renouvelé fin 2011) concerne les moyens mis à la disposition du secrétariat du groupe de travail commun à la CCNR et à la Commission européenne, chargé de l'actualisation de la réglementation relative aux prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure (groupe JWG). Les ressources mises à disposition permettent en particulier de faciliter les travaux de traduction, d'interprétation et de rédaction de documents.

La CCNR a aussi au cours de la période 2010-2011 développé ses contacts avec le comité des transports du Parlement européen. Ce comité a été reçu en visite à Strasbourg le 19 janvier 2011 et le secrétariat de la CCNR a participé à un débat du comité Transport (TRAN) à Bruxelles le 31 août 2011. L'échange de vue s'est avéré fructueux pour les deux parties.

### B) Accueil par la session plénière des acteurs de la navigation intérieure européenne

La CCNR a souhaité donner à sa session plénière d'automne 2010 une dimension particulière. En effet, à l'occasion de cette réunion, l'arrangement administratif relatif à la reconnaissance réciproque de livrets de service, ainsi que plusieurs accords de reconnaissance de certificats de conduite ont été approuvés. De plus, la CCNR accueillait deux nouveaux Etats observateurs, à savoir la Pologne et la République de Serbie.

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a voulu profiter de ces circonstances pour consacrer la première partie de sa réunion plénière à ses relations avec les Etats observateurs et les organisations internationales observatrices dans le but d'une réflexion commune sur les moyens d'intensifier leur coopération

La navigation intérieure opère désormais dans un cadre européen de plus en plus intégré tant sur le plan physique, que juridique et économique. L'activité de la Commission du Rhin est nécessairement touchée par cette évolution. Si le Rhin reste la voie fluviale la plus active d'Europe, il est pleinement intégré dans le réseau européen des voies navigables. La plupart des sujets que traite la CCNR n'intéresse pas uniquement les Etats rhénans mais l'ensemble des Etats européens de navigation intérieure. Aussi la CCNR veut-elle largement ouvrir ses activités aux Etats non membres.

Elle veut aussi intensifier sa collaboration avec l'Union européenne et est disposée à prendre en charge de nouvelles tâches d'intérêt européen. La Commission européenne a lancé en 2006 avec NAIADES un vaste programme de promotion du transport par voie navigable. La CCNR est elle-même active dans les domaines visés. La reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des livrets de service s'inscrit dans l'objectif de développement du capital humain ; les travaux conduits dans le cadre du JWG par la CCNR et la Commission européenne en matière de prescriptions techniques sont une tâche clé pour la modernisation de la flotte ; l'amélioration des conditions d'accès au marché inclut nécessairement le marché rhénan, de même qu'une réflexion sur les conditions d'une concurrence loyale, pour lesquelles la conclusion de conventions internationales de droit privé promues par la CCNR joue un rôle important. Les actions menées en matière de sécurité et de réduction des émissions et des pollutions dans le cadre de nos activités renforcent l'image de marque de la navigation intérieure.

Enfin, la CCNR souhaite poursuivre et renforcer ses relations avec les autres commissions fluviales, avec les commissions internationales de protection du Rhin et du Danube et avec la CEE-ONU.

Ces différents travaux conduits par la CCNR ont vocation à s'inscrire dans une stratégie globale intéressant tant les Etats membres de la CCNR que les autres Etats intéressés par la navigation intérieure, ainsi que l'UE.

Si les réunions plénières sont en principe limitées aux délégations des Etats membres, des Etats observateurs et des organisations interétatiques observatrices, la session de printemps 2011, tenue exceptionnellement à Bruxelles sur l'invitation du Gouvernement belge, a permis de rencontrer l'ensemble des organisations représentatives de la navigation intérieure agréées auprès de la CCNR.

A cette occasion, le président de la Commission Centrale, M. Geert van Keer a constaté que les relations de la CCNR avec les organisations professionnelles de la navigation intérieure sont anciennes et que le statut officiel d'organisation agréée auprès de la Commission Centrale, donne à ces organisations professionnelles l'opportunité de participer aux comités et aux groupes de travail de la CCNR ainsi qu'à la conférence consultative et aux divers ateliers, tables ronde et colloques organisés par notre organisation.

Il a ajouté que la Commission Centrale n'est plus, depuis longtemps, simplement une organisation regroupant les Etats riverains du Rhin.

Si elle reste l'instance historique de gestion de la navigation rhénane, elle s'affirme aussi comme une organisation internationale dédiée à la navigation intérieure européenne dans son ensemble, au-delà du Rhin. La réunion tenue à Bruxelles constitue une expression de cette dimension.

Cette implication complète dans la navigation intérieure européenne se marque d'ailleurs dans le fait que la grande majorité des questions dont on discute aujourd'hui au sein de la CCNR intéresse l'ensemble de la navigation intérieure.

#### C) Coopération avec les organisations internationales observatrices

La CCNR cherche à renforcer ses liens avec les autres organisations internationales européennes actives dans le domaine de la navigation intérieure :

- avec la CEE-ONU, la Commission du Danube, celles de la Moselle et de la Sava, les travaux en commun se poursuivent sur une nouvelle rédaction du CEVNI, relatif aux règles de circulation.

- avec la Commission de la Moselle, un accord de coopération a été conclu en novembre 2011 concernant la coopération au plan de l'observation du marché.

D) Reconnaissance de nouveaux Etats observateurs

Au cours de la période 2010-2011, la CCNR a attribué le statut d'Etat observateur à la Pologne (2010-II-2) et à la Serbie (2011-II-2). Des contacts ont également été pris avec la Croatie par le Secrétariat de la CCNR.

E) Accords avec plusieurs Etats européens sur la reconnaissance des certificats de conduite et des livrets de service

(voir ci-dessus point I-C-1)

F) Discussions internationales concernant l'évolution du droit privé de la navigation intérieure

Durant la période 2010-2011, plusieurs réunions du groupe d'experts gouvernementaux préparatoires à une conférence diplomatique destinée à la révision de la Convention sur la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) ont eu lieu sous l'égide de la CCNR. Ces travaux ont débouché à l'automne 2011 sur un projet de révision. La révision vise en particulier :

- à faciliter l'accès à la Convention d'Etats autres que ceux qui sont membres de la CCNR.
- à modifier les plafonds de responsabilité ;

La Conférence diplomatique devrait se tenir au 2<sup>ème</sup> semestre 2012.

G) Autres activités

Lors du Congrès PLATINA « Barge to Business » à Anvers fin 2010, le Président de la CCNR a eu la possibilité de présenter le rôle de la CCNR à un large public international d'acteurs de la navigation intérieure.

**VI) Evolution des conditions de navigation sur le Rhin**

Il relève des compétences les plus essentielles de la CCNR de suivre et d'évaluer les travaux effectués sur le Rhin afin de s'assurer que les conditions de navigation continuent de s'améliorer. Dans ce cadre, divers travaux d'amélioration ont été notifiés à la CCNR et examinés par elle :

Les conditions de navigation sur le Rhin continuent d'être améliorées et la voie navigable bénéficie en même temps d'une réhabilitation écologique ! La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a pris acte avec satisfaction de cette information communiquée par deux de ses Etats membres, l'Allemagne et les Pays-Bas, au cours de sa session de printemps. Les mesures mises en œuvre par ces États garantissent la sécurité et le bon ordre du trafic sur la voie de navigation intérieure la plus importante d'Europe, tout en améliorant sa structure hydro-morphologique.

La profession de la navigation sera certainement satisfaite des mesures portant sur la rénovation de barrages et d'écluses et sur l'extension de l'offre concernant les aires de stationnement. Du point de vue écologique, les mesures méritant d'être soulignées concernent l'alimentation en débit solide et la stabilisation du lit du Rhin, la création d'un bassin de crue à proximité de Rees ainsi qu'un abaissement d'épis réalisé à titre d'essai. L'établissement d'une liaison avec plusieurs bras latéraux est également en préparation. Les mesures susmentionnées sont conformes aux recommandations communes de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission internationale pour la protection du Rhin concernant des mesures hydromorphologiques, qui ont été adoptées par les deux "commissions du Rhin" en 2008. Elles témoignent clairement de l'objectif des administrations des voies navigables d'assurer grâce à des investissements substantiels la durabilité de la navigation intérieure sur le Rhin.

## **VII) Questions relatives à la protection sociale**

Le secrétariat de la CCNR assure le secrétariat du Centre administratif de la sécurité sociale des bateliers rhénans.

L'avenir de ce centre et de l'accord relatif à la sécurité sociale a fait l'objet de réflexions et d'interrogations durant plusieurs années.

Durant la période 2010-2011, un début de réponse a pu être donné à ces questions. L'entrée en vigueur du règlement 883/2004 a été pris en compte. Sur la base de l'article 16 de ce règlement, un accord particulier, entré en vigueur le 11 février 2011, a été conclu par les Etats membres du Centre administratif de la sécurité sociale des bateliers rhénans en vue de définir le critère de rattachement des bateliers pour l'application de la réglementation de la sécurité sociale.

Par ailleurs, le Centre administratif de la sécurité a défini les modalités qui pourraient lui permettre de se développer dans le sens d'un lieu de réflexion sur les questions de protection sociale des bateliers européens.

\*\*\*