



Réf : CC/CP (14) 4

## **Session plénière du printemps 2014 de la CCNR**

**Strasbourg, le 16 juin 2014** - La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière de printemps le 12 juin 2014 à Strasbourg, sous la présidence de Mme Gijssbers, Chef de la délégation néerlandaise.

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

Au cours de l'année 2013, le transport de marchandises sur le Rhin a pu maintenir sa légère tendance à la hausse, constatée depuis déjà trois ans. En 2013, ce sont 332 millions de tonnes qui ont été transportées au total sur le Rhin, en tenant compte également des résultats constatés sur la partie néerlandaise du fleuve.

La répartition du transport de marchandises entre les trois principaux segments, à savoir les marchandises sèches en vrac, les marchandises liquides en vrac et les conteneurs, est restée relativement constante au cours des dix dernières années.

Les perspectives pour l'année en cours et pour l'année à venir indiquent qu'une croissance des quantités transportées devrait à nouveau se confirmer. Toutefois, cette dynamique positive est atténuée par une surcapacité qui perdure et par la stagnation des taux de fret. Pour qu'une amélioration durable du chiffre d'affaires puisse être constatée, une augmentation plus nette des quantités transportées sera nécessaire.

### **Modification de certaines mesures transitoires du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RV)**

Au vu de la situation économique difficile à laquelle demeure confrontée la navigation intérieure, la CCNR et la Commission européenne ont constaté qu'un moratoire (report de l'expiration) pour certaines dispositions transitoires du Règlement de visite des bateaux du Rhin constitue une des mesures envisageables pour aider la profession de la navigation à surmonter ses difficultés.

La CCNR a, par conséquent, adopté un report de l'échéance de certaines dispositions transitoires de 2015 à 2020 (voir annexe presse spécialisée). Le report de l'entrée en vigueur de ces dispositions permettra aux délégations de réaliser les études, de soumettre des propositions de solutions alternatives en tenant compte de l'objectif fondamental d'une amélioration de la sécurité de la navigation et des équipages à bord ainsi que d'échanger avec toutes les parties concernées. La CCNR espère que les associations internationales de la navigation intérieure européenne prendront des initiatives appropriées et qu'elles apporteront des contributions pertinentes afin de faciliter les études susmentionnées.

La CCNR considère que ce report n'affectera pas la sécurité ni le caractère respectueux de l'environnement de la navigation intérieure.

### **Exigences applicables aux appareils ECDIS en mode information**

Lors de la session plénière de décembre 2013, la CCNR a introduit une obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur en association avec un appareil ECDIS Intérieur en mode information (ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes). Cette démarche vise à renforcer la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane.

Les exigences applicables aux appareils ECDIS Intérieur en mode information ou aux appareils comparables pour la visualisation de cartes ont depuis été précisées. Des exigences minimales et des recommandations ont été formulées pour les cartes électroniques de navigation intérieure utilisées et pour les appareils et logiciels permettant de les visualiser. Ces recommandations visent à inciter les professionnels à s'équiper avec des appareils respectant le standard ECDIS Intérieur en mode navigation, considéré par la CCNR comme le seul équipement capable de s'imposer sur le marché à long terme.

### **Intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques**

En vue d'améliorer l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques des transports de l'arrière-pays des ports maritimes et des transports continentaux, le Comité économique de la CCNR a procédé à une analyse. Celle-ci a permis d'identifier les actions attendues des différents acteurs publics et privés.

Il est notamment recommandé de lever les entraves à la coordination et à la coopération entre les différents maillons de la chaîne logistique, ceci également en vue de renforcer la co-modalité de la navigation intérieure et du rail, d'appuyer le transfert d'approches concluantes afin d'améliorer l'efficacité, d'assurer la prise en compte et l'implication de la navigation intérieure dans le cadre de la mise en œuvre des corridors de transport européens et de créer des conditions générales appropriées pour optimiser l'utilisation des moyens financiers disponibles. Il est, en outre, jugé opportun de lever les entraves à l'information par l'identification et la documentation des exigences et besoins de la logistique en termes de disponibilité de l'infrastructure fluviale et d'utilisation des services d'information fluviale (SIF) en navigation intérieure. La communication portant sur l'attrait de la navigation intérieure et sur ses progrès dans les domaines de la protection de l'environnement et du développement durable devrait, par ailleurs, être renforcée.

Dans un premier temps, la CCNR envisage de s'impliquer davantage dans des travaux menés à l'interface entre les activités en cours. En concertation avec ses partenaires et les parties prenantes, la CCNR ambitionne également de développer à l'avenir des initiatives concrètes destinées à contribuer à la mise en œuvre des actions nécessaires.

### **Nouvelle nominations au sein de la Chambre des Appels**

Faisant suite à la démission du juge belge Hermann Craeybeckx et du juge français Hélène Abelson-Gebhardt, la Commission centrale a nommé à la Chambre des Appels :

- Monsieur Paul DE BAETS (Belgique), conseiller à la Cour d'appel d'Anvers et Président suppléant de la 4ème chambre maritime, comme juge suppléant ;
- Monsieur Antoon VERSTREKEN (Belgique), jusqu'alors juge suppléant, comme juge titulaire pour la période du 12 juin 2014 au 31 décembre 2015 ;
- Monsieur Jean-Marie WOEHLING (France), ancien Secrétaire général de la CCNR et ancien Président du tribunal administratif de Strasbourg, comme juge titulaire pour la période du 1er juillet 2014 au 31 décembre 2015.

### **A propos de la CCNR ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org))**

La Commission Centrale est une organisation internationale exerçant un rôle réglementaire essentiel pour la navigation du Rhin. Elle intervient dans les domaines technique, juridique, économique, social et environnemental. Dans l'ensemble de ses domaines d'action, l'efficacité du transport rhénan, la sécurité, les considérations sociales ainsi que le respect de l'environnement ses travaux. Au-delà du Rhin, de nombreuses activités de la Commission centrale concernent aujourd'hui les voies navigables européennes au sens large. Elle travaille étroitement avec la Commission Européenne, ainsi qu'avec les autres commissions fluviales et institutions internationales.

### **Contact**

Secrétariat de la CCNR  
Palais du Rhin  
2, Place de la République  
67082 Strasbourg  
+33 (0)3 88 52 20 10 / [ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)

## **ANNEXES**

(destinées à la presse spécialisée)

## Situation économique de la navigation rhénane / compléments

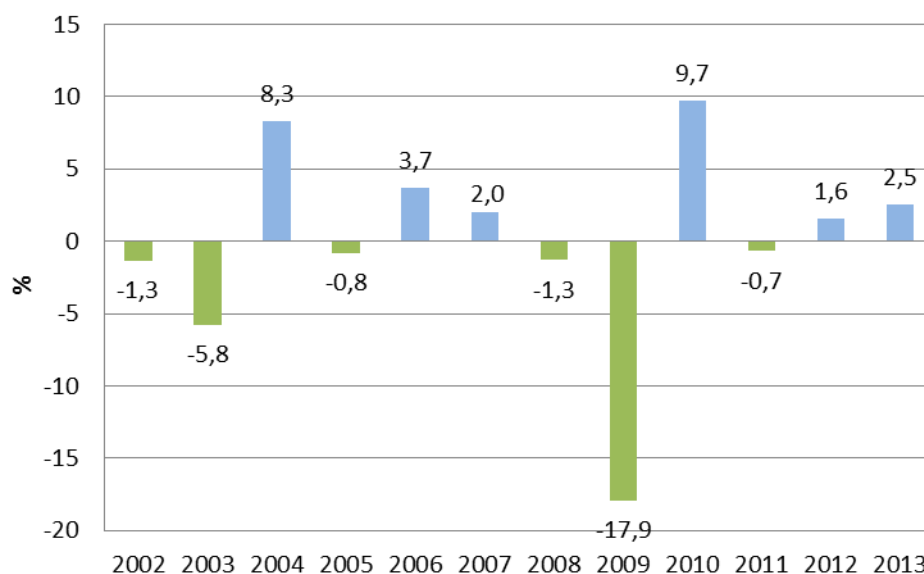
### Transport des marchandises sur le Rhin

Au cours de l'année 2013, le transport de marchandises sur le Rhin a pu maintenir sa légère tendance à la hausse, constatée depuis déjà trois ans. En 2013, ce sont 332 millions de tonnes qui ont été transportées au total sur le Rhin, en tenant compte également des résultats constatés sur la partie néerlandaise du fleuve.

Il convient de souligner la tendance positive des trois dernières années, l'évolution du transport des marchandises passant d'une légère baisse en 2011 à une légère hausse pour 2013. Un léger renforcement des facteurs de croissance est également à constater en 2013 : le taux de croissance est ainsi passé de 1,6 % en 2012 à 2,5 % en 2013.

Entre 2004 et 2013, le transport rhénan a ainsi connu un taux de variation moyen de +0,7 %, cette valeur moyenne ayant été toutefois fortement influencée par l'effet ponctuel de la crise économique de 2009.

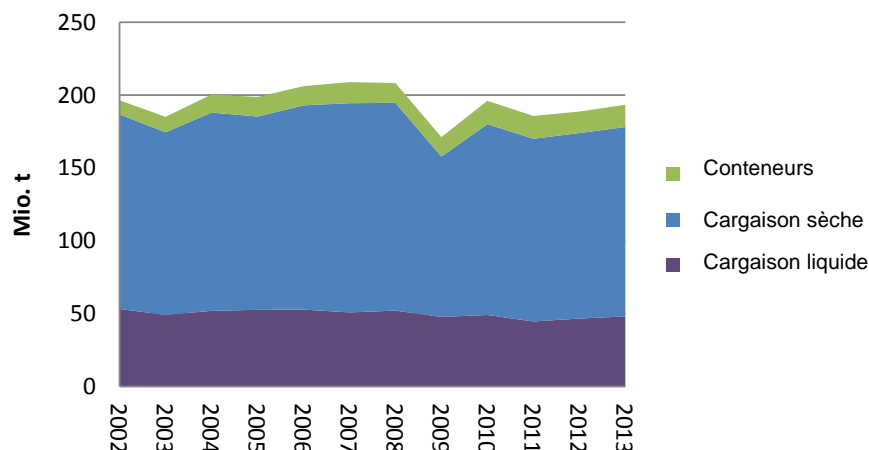
### Taux de variation annuel du transport des marchandises sur le Rhin traditionnel (en % par rapport à l'année précédente) entre 2002 et 2013



Source: Calculs de la CCNR

La répartition du transport de marchandises entre les trois principaux segments, à savoir les marchandises sèches en vrac, les marchandises liquides en vrac et les conteneurs, est restée relativement constante au cours des dix dernières années.

Transport de marchandises sur le Rhin traditionnel en millions de tonnes (2002 à 2013)



Source: destatis

Parts des différents segments de marché pour le transport de marchandises sur le Rhin

Part en %	2002	2013
<b>Marchandises sèches en vrac</b>	68	67
<b>Marchandises liquides en vrac</b>	27	25
<b>Conteneurs</b>	5	8

Source : destatis

Marchandises sèches :

- Le transport de marchandises sèches en vrac a augmenté de 2 % en 2013 par rapport à l'année précédente, pour atteindre 130 millions de tonnes.
- Le niveau d'avant la crise n'a pas encore été atteint en 2013 (écart de 9 % en 2013 par rapport à 2008).

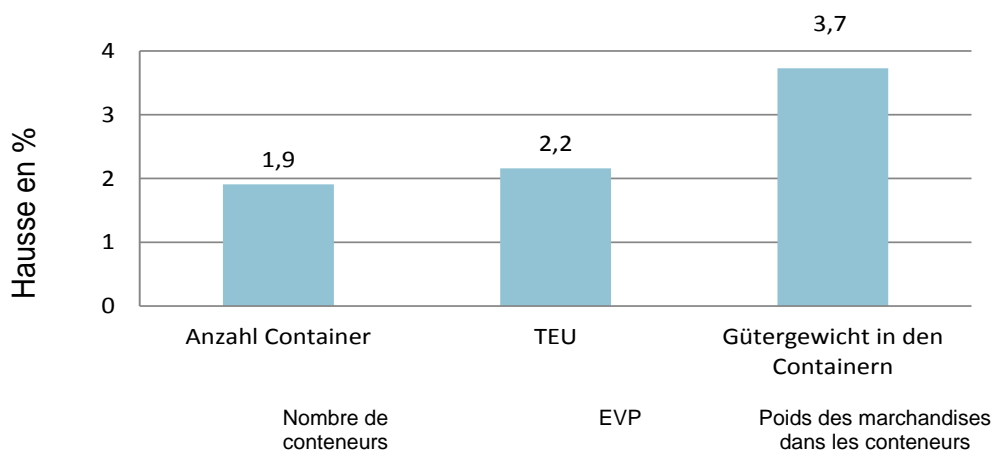
Cargaison liquide :

- Le transport de marchandises liquides sur le Rhin a augmenté de 3 % en 2013 pour atteindre 48,1 millions de tonnes.
- Le niveau d'avant la crise n'a pas encore été atteint en 2013 (écart de 8 % en 2013 par rapport à 2008).

Conteneurs :

- La quantité de marchandises transportées en conteneurs a augmenté de 4 % en 2013 pour atteindre 15,3 millions de tonnes, suite à une légère baisse constatée entre 2010 et 2012.
- Le nombre d'EVP a dépassé pour la première fois le seuil de 2 millions d'EVP.

### Hausse du transport de conteneurs sur le Rhin en 2013 par rapport à 2012



Source : calcul de la CCNR sur la base de données de destatis

### **Evolution de la flotte**

L'évolution de nouvelles constructions de navigation à cale sèche s'est encore ralentie pour 2013. La surcapacité persistante dans ce secteur et la stagnation des taux de fret peuvent expliquer ces résultats et le faible engouement pour l'investissement. Pour autant, le tonnage retiré du marché par des déchirages est resté très faible pour cette partie de la flotte.

Le nombre de nouvelles constructions pour la cale citerne a atteint en 2013 environ 45 bateaux à double coque, soit un niveau à peu près identique à celui de l'année précédente. Les bateaux à double coque représentent actuellement environ 75 % de la flotte des bateaux-citernes en Europe occidentale. Des études font apparaître que la surcapacité actuelle de la navigation citerne, exprimée en tonnage, est plus élevée que celle des bateaux à simple coque subsistants. Le passage de la simple coque à la double coque a donc donné lieu à des investissements excessifs. Le tonnage retiré de ce marché résulte moins de déchirages que de ventes à destination du bassin danubien et de l'outre-mer.

Enfin, un taux élevé de nouvelles constructions s'est maintenu pour les bateaux de croisière de la navigation à passagers.

### **Taux de fret**

Les taux de fret ont enregistré une légère hausse en 2013 pour la navigation à cale sèche comme pour la navigation à cale citerne.

Cette hausse s'est avérée toutefois assez limitée et n'a pas donné lieu à une hausse significative du chiffre d'affaires, notamment en raison des niveaux d'eau relativement élevés du Rhin.

### **Perspectives pour 2014 et 2015**

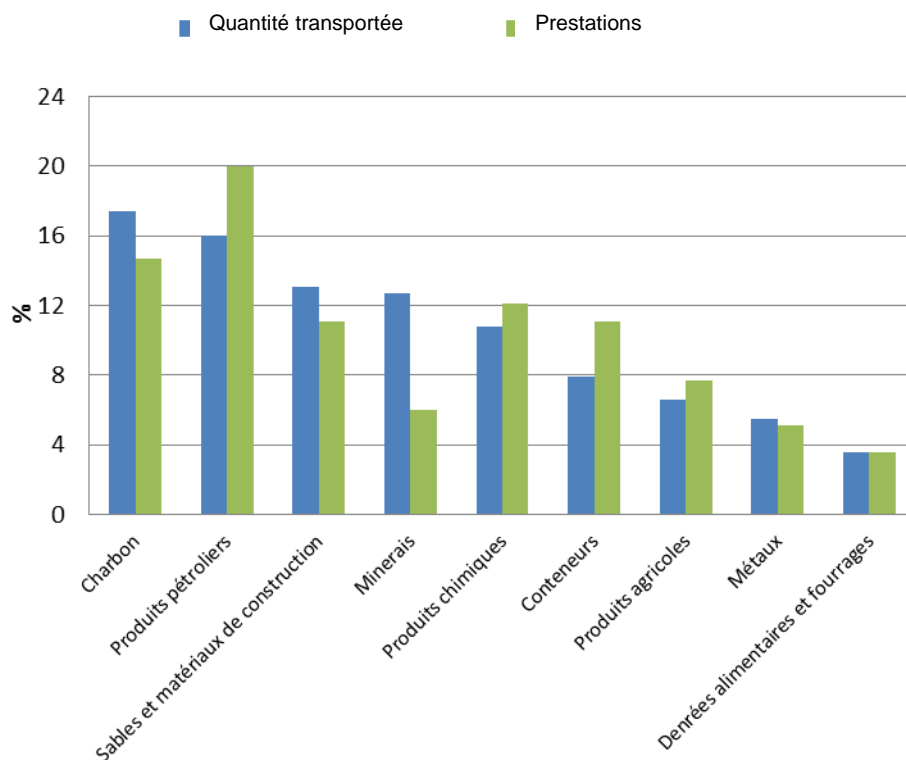
Les perspectives pour l'année en cours et pour l'année à venir indiquent qu'une croissance des quantités transportées devrait à nouveau se confirmer. Toutefois, cette dynamique positive est atténuée par une surcapacité qui perdure et par la stagnation des taux de fret. Pour qu'une amélioration durable du chiffre d'affaires puisse être constatée, une augmentation plus nette des quantités transportées seront nécessaires.

Segment de marchandises	Quantité transportée en 2013 (millions de tonnes)	Part du total en %	Taux de variation 2013 / 2012	Prestation de transport
Produits agricoles et forestiers	12,7	6,6	+ 2 %	3,2 milliards de tkm
Denrées alimentaires et fourrages	7,0	3,6	+/- 0 %	1,5 milliards de tkm
Sables, terres et matériaux de	25,3	13,1	+ 3 %	4,6 Milliards de tkm
Charbon	33,7	17,4	+ 13 %	6,1 Milliards de tkm
Minerais	24,4	12,7	+ 2 %	2,5 Milliards de tkm
Métaux	10,6	5,5	+/- 0 %	2,1 Milliards de tkm
Conteneurs	15,3	7,9	+ 3,7 %	4,6 Milliards de tkm *
Produits chimiques	20,8	10,8	+ 11 %	5,0 Milliards de tkm
Produits pétroliers	30,9	16,0	- 2 %	8,3 milliards de tkm
Autres Marchandises	12,5	6,5		3,5 milliards de tkm
<b>Total du transport sur le Rhin</b>	<b>193,4</b>	<b>100,0</b>	<b>+2,5 %</b>	<b>41,4 milliards de tkm</b>

Source : calcul de la CCNR

\* Ici a été effectuée une conversion du nombre des EVP-km et tkm pour les conteneurs, sur la base du poids moyen des EVP.

Part des segments de marchandises en navigation rhénane par rapport au total transporté et à la prestation de transport en 2013 (%)



Source : calculs de la CCNR



### **Modification de certaines mesures transitoires du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RV)**

Le report de l'expiration concerne les dispositions transitoires relatives aux prescriptions suivantes du RVBR :

- Article 8.05, chiffre 6 (Installation et dimensionnement de tuyaux d'aération et de tuyaux de liaison de citernes à combustible)
- Article 3.04, chiffre. 7, article 7.01, chiffre 2, article 8.10, chiffres 2 et 3, article 12.02, chiffre 5 (Limite sonore pour les bateaux en stationnement, bruit produit par le bateau faisant route, niveau de pression acoustique maximal admissible dans la salle des machines, niveau de bruit occasionné par le bateau au poste de gouverne, bruit et vibrations dans les logements)
- Article 9.01 (Exigences relatives aux installations électriques)
- Article 10.04 (Application de la norme européenne aux canots de service)
- Article 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9 (Plaque du fabricant pour les grues, dispositifs de protection, documents à bord)
- Article 15.06, chiffre 6 (Absence de voies de repli traversant les cuisines de bateaux à passagers)
- Article 15.07 (Exigences applicables au système de propulsion de bateaux à passagers)
- Article 15.08, chiffre 3 (Exigences applicables à l'installation d'alarme permettant d'alerter le commandement et l'équipage de bateaux à passagers)

La CCNR a également adopté une modification des dispositions transitoires relatives à la transparence des fenêtres des timoneries, autorisant des mesures alternatives pour les bateaux en service. Ceci permet d'éviter le remplacement de vitres de teinte verte qui aurait été nécessaire pour l'observation des exigences actuelles relatives à la transparence minimum.

### **Obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur en association avec un appareil ECDIS Intérieur en mode information : ajustements**

La CCNR a procédé à des ajustements concernant les bâtiments soumis à l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur en association avec un appareil ECDIS Intérieur en mode information (ou appareil comparable pour la visualisation de cartes). Les engins flottants sans système de propulsion propre ont été dispensés de cette obligation d'équipement en appareil AIS intérieur et en appareil ECDIS intérieur en mode information (ou appareil comparable pour la visualisation de cartes) compte tenu de l'absence d'alimentation électrique à bord. Le même motif avait d'ailleurs conduit à dispenser de cette obligation d'équipement, et ce dès décembre 2013, les barges de poussage sans système de propulsion propre. Enfin, les bacs ont également été exclus de l'obligation d'équipement appareil ECDIS Intérieur en mode information (ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes). Ils restent soumis à l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur afin d'assurer leur visibilité par les autres bâtiments.

\*\*\*