

## SESSION PLÉNIÈRE D'AUTOMNE 2016 DE LA CCNR

Réf: CC/CP (16)09

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière d'automne le 8 décembre 2016 à Strasbourg, sous la Présidence de Monsieur Dürler, Chef de la délégation suisse.

### LA COMMISSION CENTRALE SOULIGNE SON ENGAGEMENT CROISSANT AU SERVICE DE LA NAVIGATION INTERIEURE EUROPEENNE

Forte de son acquis rhénan et des présences et participations actives à ses travaux du nouveau Directeur général adjoint pour la Mobilité et le Transport au sein de la Commission européenne, M. Matthew Baldwin, ainsi que de nombreux hauts représentants des organisations et pays observateurs, et organisations non gouvernementales agréées, la Commission centrale a saisi l'occasion de son assemblée plénière d'automne pour mettre à l'honneur la dimension européenne croissante de ses activités. Engagée depuis des années déjà dans des rapports de collaboration avec l'Union européenne, elle s'est félicitée de leur intensification récente au service du développement durable de la navigation européenne dans son ensemble. Dans ce contexte, la création en 2015 du nouvel instrument de gouvernance CESNI (Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure) fut particulièrement mentionnée. La Commission centrale s'est réjouie des perspectives de nouveaux renforcements de son partenariat avec la Commission européenne à court et à moyen terme. Avec cette dernière, elle s'est plu à souligner une fois encore l'importance de collaborations concrètes avec les autres acteurs clés du secteur, comme la Commission économique des Nations-Unies pour l'Europe, les autres Commissions fluviales du Danube, de la Moselle et de la Save, la CIPR de Coblence (Commission internationale pour la protection du Rhin), ainsi que les nombreuses organisations de la profession. La session plénière fut l'occasion pour toutes ces parties intervenantes de rappeler leur attachement commun pour de telles collaborations en faveur d'une navigation intérieure européenne toujours plus forte, durable et sûre, en soulignant les pratiques déjà existantes et proposant de nouvelles pistes de réflexion et d'action pour l'avenir. Tous les participants se sont félicités de la plate-forme offerte par l'assemblée plénière du 8 décembre pour conduire pareils échanges de manière franche et constructive, et sont convenus de poursuivre leurs contacts et coopérations de manière plus régulière.



### PRISE DE FONCTION DE M. BRUNO GEORGES ET DEPART DE M. HANS VAN DER WERF

M. Bruno Georges a participé à cette session plénière pour la première fois en qualité de Secrétaire général de l'Organisation, fonction qu'il occupe pour quatre ans depuis le 1er novembre dernier. Issu du corps diplomatique belge, M. Georges assumait jusqu'en août dernier la fonction de Représentant permanent du Royaume de Belgique auprès de l'OSCE à Vienne. Durant son parcours diplomatique, M. Georges a accumulé des expériences en ambassade ainsi qu'au Ministère des Affaires étrangères, de même qu'au sein de la Représentation permanente de Belgique auprès de l'Union européenne. Il se réjouit de pouvoir mettre à profit ses compétences au sein de la CCNR.

M. Georges succède à M. Hans van der Werf, dont le mandat s'est achevé le 31 octobre dernier. Cette session plénière a été l'occasion pour les délégations des Etats membres, un grand nombre de partenaires et amis de la CCNR et les membres du Secrétariat de remercier l'ancien Secrétaire général pour son implication et disponibilité au cours des quatre années de son mandat ainsi que lors des dix-huit années précédentes en qualité de Secrétaire général adjoint de l'Organisation.

### PUBLICATION DU RAPPORT INTERMEDIAIRE DE LA VISION 2018

Conformément aux objectifs de la Présidence suisse, la CCNR a publié, à l'occasion de cette session plénière, son rapport intermédiaire sur la réalisation des objectifs fixés par son document 'Vision 2018'. Adoptée en décembre 2013, cette feuille de route stratégique de la CCNR définit huit grands domaines d'action où la position de la navigation intérieure doit être renforcée en vue de lui garantir un développement durable couvrant les plans environnemental, social et économique. En étroite collaboration avec la Commission européenne et son programme d'action NAIADES II, mais également avec les autres acteurs clés de la navigation intérieure européenne, la CCNR, la CDNI et le CASS ont lancé et soutenu, depuis décembre 2013, un grand nombre d'actions dans cette perspective. Ce rapport, annexé au présent communiqué de presse, présente par domaine d'action les avancées engrangées ainsi que les défis restant à relever jusqu'au terme de l'année 2018. Il souligne la volonté des acteurs de la Vision 2018 d'en faire une réalité, certes ambitieuse, mais surtout réalisable.

## SITUATION ECONOMIQUE DE LA NAVIGATION INTERIEURE EUROPEENNE

La navigation intérieure européenne s'inscrit, pour le premier semestre 2016, dans un contexte général de croissance européenne, soutenue partiellement par le commerce intracommunautaire mais néanmoins toujours affectée par le ralentissement global de l'économie mondiale. Cette croissance économique devrait se maintenir entre 1 et 2% au cours de 2017 dans la zone Euro.

Les pays rhénans maintiennent leur rôle clé au sein de la navigation intérieure européenne, représentant 84% du transport fluvial européen contre 15 % pour les pays danubiens.

La performance de transport en navigation intérieure européenne, habituellement corrélée à la croissance industrielle européenne, s'en est brutalement décollée au second semestre 2015 en raison d'une période exceptionnelle de basses eaux. Celle-ci a particulièrement affecté la demande en Allemagne. Après la période de basses eaux fin 2015, le trafic rhénan est reparti à la hausse au cours du premier semestre 2016 en atteignant presque le niveau de trafic atteint au premier semestre 2015. Le premier semestre 2016 a connu une baisse de 2.1% du trafic rhénan par rapport au premier semestre 2015. Le trafic danubien a, pour sa part, connu un premier semestre 2016 difficile, avec des baisses de trafic par rapport à 2015 atteignant jusque -31% sur le Danube moyen, en raison particulièrement de mauvaises récoltes et de la baisse du transport de céréales et produits agricoles. D'autres marchandises ont pourtant connu une augmentation considérable de leur transport par voie navigable sur le Danube, comme par exemple les métaux et les produits pétroliers.

Le redressement du trafic rhénan s'opère à des vitesses différentes selon les principaux segments de marché (vrac sec, vrac liquide, conteneurs). Le trafic de conteneurs est fortement reparti à la hausse après la période de basses eaux avec une augmentation de 20% depuis la fin d'année 2015 et a atteint un niveau record de prestation de transport au deuxième trimestre 2016 avec presque 4 milliards de TKM en Europe. Le transport de vrac sec a augmenté au cours du premier semestre 2016 mais peine à retrouver le niveau de trafic du premier semestre 2015, alors que le vrac liquide, porté par des industries plus dynamiques et par un faible prix du pétrole, a déjà atteint une prestation de transport plus élevée qu'en 2015. Si les 2/3 du transport de minerais de fer et de métal se concentrent toujours sur le Rhin, la Moselle et la Sarre, ce marché connaît une stagnation dans cette région en raison de la concurrence mondiale intense dans le secteur sidérurgique. Les Pays-Bas sont le pays rhénan ayant connu la croissance la plus importante au premier semestre 2016 par rapport au premier semestre 2015, en particulier grâce au transport de conteneurs et de vrac liquide.

Sur le long terme, des modifications structurelles sont à prévoir impliquant une part toujours plus importante du transport de conteneurs en navigation

intérieure européenne et l'obligation d'anticiper les conséquences des nouvelles politiques énergétiques européennes, notamment pour le transport de charbon et de produits pétroliers.

Les conditions d'hydraulicité étant revenues à la normale, le prix de la prestation de transport a diminué au cours du premier semestre 2016, pour atteindre un niveau inférieur à celui du premier semestre 2015. Malgré une augmentation du trafic aux Pays-Bas, on note une diminution du chiffre d'affaires du secteur au cours du premier semestre 2016.

Les ports intérieurs ont eu une activité contrastée au premier semestre 2016. Alors que de nombreux ports rhénans et danubiens ont vu leur trafic diminuer par rapport au premier semestre 2015, le principal port intérieur en volume de marchandises, Duisburg, a vu une augmentation de presque 3% de son trafic par voie d'eau.

Un panorama plus détaillé de la situation économique de la navigation intérieure en Europe sera à découvrir lors de la parution de « l'aperçu du marché » prévu pour janvier 2017.

## ACTUALISATION DES PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX EQUIPAGES EN COOPERATION ETROITE ENTRE LA CCNR ET LES PARTENAIRES SOCIAUX

La CCNR a actualisé ses prescriptions relatives aux équipages en coopération étroite avec les partenaires sociaux. Une attention particulière a été accordée à la préservation du niveau élevé de la sécurité sur le Rhin. Les syndicats et employeurs avaient notamment proposé de rendre la formation à la navigation intérieure plus attrayante en facilitant, pour les personnes accédant à la profession, l'exonération de leur activité à bord pendant les périodes de formation dans une école professionnelle. En outre, des allègements ont été introduits pour les bateaux d'excursions journalières effectuant des voyages affrétés ainsi que pour les grands convois avec plus de quatre barges de poussage, et la qualification obsolète de « matelot garde-moteur » a été supprimée.

Les propositions des partenaires sociaux visant à faciliter le changement ou la répétition du mode d'exploitation seront examinées par la CCNR dès que les propositions soumises à cet égard auront fait l'objet d'un examen conjoint par les employeurs et les employés.

Il est prévu d'engager sur le long terme et en coopération étroite avec la Commission européenne et les partenaires sociaux des réflexions générales concernant la modernisation des prescriptions relatives aux équipages. La CCNR a expressément salué et appuyé le projet des partenaires sociaux d'étudier les effets du progrès technologique sur la charge de travail en navigation intérieure ainsi que les défis qui en découlent.

## À PROPOS DE LA CCNR

La CCNR est une organisation internationale exerçant un rôle réglementaire essentiel pour l'organisation de la navigation sur le 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 dirigent ses travaux. Au-delà du Rhin, de nombreuses activités de la CCNR 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  
2, Place de la République  
F-67082 Strasbourg  
+33 (0)3 88 52 20 10  
[ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)  
[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

# ANNEXES (DESTINÉES À LA PRESSE SPÉCIALISÉE)

Réf: CC/CP (16)09

## ACTUALISATION DES PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX ÉQUIPAGES EN COOPÉRATION ÉTROITE ENTRE LA CCNR ET LES PARTENAIRES SOCIAUX

La CCNR a actualisé ses prescriptions relatives aux équipages en coopération étroite avec les partenaires sociaux. Une importance particulière a été accordée à la préservation du niveau élevé de la sécurité sur le Rhin. La résolution adoptée par l'assemblée plénière pour la modification du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) répond à quatre demandes conjointes des employeurs et des syndicats. Cette résolution, qui entrera en vigueur le 1er décembre 2017, concrétise une grande partie des conclusions à mettre en œuvre à court terme qui ont été formulées au cours de la table ronde organisée en novembre 2014.

Les modifications suivantes sont apportées :

1. Les personnes en formation sont davantage prises en compte dans les tableaux des équipages. Outre les exonérations existantes, leur remplacement à bord ne sera plus requis pendant qu'elles suivent leur formation dans une école professionnelle, dès lors qu'une deuxième personne en formation se trouve à bord. Cette exonération s'applique pour une fréquentation de l'école pendant trois mois au maximum sur l'année.
2. Le groupe le plus élevé du tableau des équipages, qui concernait jusqu'alors la navigation avec un pousseur et plus de quatre barges de poussage, sera supprimé.
3. L'équipage minimum des bateaux d'excursions journalières effectuant des voyages affrétés sera désormais déterminé en fonction du nombre des personnes effectivement présentes à bord (au lieu du nombre maximal admissible), ce qui constitue un allègement pour la navigation à passagers. L'équipage des bateaux concernés correspondra au groupe immédiatement inférieur, par rapport à celui qui était prévu auparavant.
4. La qualification obsolète de « matelot garde-moteur » est supprimée. Dans les tableaux des équipages, le matelot garde-moteur est remplacé par un maître-matelot ou, lorsqu'un maître-matelot est déjà prescrit, par un matelot supplémentaire.

Des discussions supplémentaires seront nécessaires pour déterminer dans quelle mesure et, le cas échéant, suivant quelles modalités, des allègements en cas de changement et de répétition du mode d'exploitation sont susceptibles de donner lieu à une modification supplémentaire du RPN à court terme.

Des réflexions de fond concernant la modernisation des prescriptions relatives aux équipages seront menées sur le long terme en étroite coopération avec la Commission européenne et les partenaires sociaux. Le projet des partenaires sociaux d'étudier

les effets du progrès technologique sur la charge de travail en navigation intérieure, ainsi que les défis qui en découlent, a été expressément salué et encouragé.

## La patente du Rhin supérieur permet désormais aussi de naviguer en aval de Bâle.

Pour naviguer en amont de la « Mittlere Rheinbrücke » à Bâle est requise une patente du Rhin supérieur attestant la familiarisation avec ce secteur exigeant sur le plan nautique. Les personnes qui ont obtenu une telle patente du Rhin supérieur en tant que première patente – de tels cas sont fréquents – pourront désormais naviguer sur le Rhin entre Bâle et l'écluse d'Iffezheim ainsi qu'aux Pays-Bas. La patente du Rhin supérieur est déjà comparable actuellement à la qualification requise pour la patente du Rhin.

Pour le secteur compris entre l'écluse d'Iffezheim et la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas, à l'instar d'autres secteurs du Rhin, une attestation de connaissance du secteur est nécessaire en plus de la patente du Rhin ou d'un certificat de conduite reconnu équivalent. L'annexe D5 au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin sera adaptée en conséquence et publiée sur le site Internet de la CCNR. Au cours de sa session plénière, la CCNR a également pris acte de nombreuses adaptations des listes des autorités compétentes et des centres de formation reconnus publiés sous forme électronique, qui ont été approuvées par les organes compétents de l'Organisation depuis la dernière session plénière.

## LA CCNR GARANTIT LA BONNE NAVIGABILITÉ DU RHIN AUSSI À L'AVENIR

A l'occasion de sa dernière session plénière tenue le 8 décembre à Strasbourg, la CCNR a examiné et fixé les modalités pour garantir aussi à l'avenir la bonne navigabilité du Rhin, pour appuyer ses États membres lors du développement de l'infrastructure de la navigation intérieure et pour informer plus rapidement la batellerie des restrictions occasionnées par des mesures concernant l'infrastructure. L'objectif est d'améliorer la compétitivité de la navigation et de promouvoir le développement durable.

A cet effet a été adoptée par l'assemblée plénière une version de la « Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la CCNR » qui a fait l'objet d'adaptations rédactionnelles par le Comité de l'infrastructure et de l'environnement. Cette procédure est complétée par les « Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin », qui ont également été actualisées et soumises à l'assemblée plénière pour information. Cette procédure et les exigences minimales, éprouvées de longue date

dans le cadre des travaux du comité, décrivent un standard de la CCNR pour la planification et la mise en œuvre de mesures concernant l'infrastructure le long du Rhin. Elles appuient les États membres, lesquels investissent chaque année des sommes considérables pour la planification et la réalisation d'infrastructures, par l'établissement d'un processus au déroulement transparent et compréhensible. Cela contribue de manière significative à améliorer l'acceptation par la batellerie des inévitables restrictions occasionnées lors de la mise en œuvre de mesures concernant l'infrastructure.

L'exemple du renouvellement du pont franchissant l'écluse de Gamsheim, qui vient d'être approuvé par la CCNR, illustre la synergie entre la procédure et les exigences minimales ainsi que le déroulement des travaux au sein du comité et de son groupe de travail. Pour la réunion d'automne du groupe de travail, la délégation française a soumis une liste des principales caractéristiques du renouvellement du pont franchissant l'écluse de Gamsheim.

Sur la base de ces informations et plans, la délégation française a présenté lors de la réunion du groupe de travail les travaux nécessaires ainsi que les restrictions occasionnées pour la navigation. Les experts des délégations ainsi que les représentants présents de la profession ont examiné ces informations et sont parvenus à la conclusion que ces travaux n'auront pas d'incidence significative sur la navigation dans les conditions décrites par la délégation française. Le rapport du groupe de travail a été soumis au Comité de l'infrastructure et de l'environnement au cours de sa réunion d'automne, lequel a approuvé le projet et l'a soumis à l'assemblée plénière pour adoption.

La résolution « Interruption de service de différents sas d'écluses du Rhin supérieur pour la réalisation de travaux de maintenance » est également basée sur ces standards fondamentaux du Comité de l'infrastructure et de l'environnement. Au cours des concertations qui ont lieu régulièrement deux fois par an sont échangés les enseignements acquis en liaison avec des mesures d'aménagement achevées et sont coordonnés, entre les exploitants et avec la profession, les horaires d'interruption de service des écluses pour l'année à venir. Le programme concerté des interruptions de service des écluses est soumis au Comité de l'infrastructure et de l'environnement, lequel vérifie les possibilités d'accélérer encore les travaux et évalue l'impact sur la navigation, puis le soumet à l'assemblée plénière pour information en vue d'une notification précoce à la batellerie.

La CCNR a expressément salué la réalisation coordonnée des travaux de maintenance aux écluses et la volonté constante de limiter autant que possible les entraves à la navigation par la réalisation simultanée des travaux de maintenance afin de contribuer à la compétitivité et au développement durable de la navigation intérieure.

## **NOUVELLES INFORMATIONS CONCERNANT LES TRAVAUX DE MAINTENANCE AUX ÉCLUSES DU RHIN SUPÉRIEUR**

La délégation française a fait rapport sur les travaux de maintenance prévus notamment aux écluses de Rhinau, Fessenheim et Kembs. Des difficultés techniques ont retardé les travaux à l'écluse de Rhinau, impactant aussi la finalisation des travaux à Fessenheim et Kembs.

La délégation française communiquera dès que possible aux parties concernées les modifications apportées au calendrier des interruptions de services pour 2016 et 2017, lesquelles feront également l'objet d'une présentation et d'une concertation au cours d'une réunion prévue début 2017.

# RAPPORT INTERMÉDIAIRE

Décembre 2016

2018  
vision 

# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Sécurité et fiabilité</b> .....	<b>7</b>
<b>2. Formation et qualification</b> .....	<b>11</b>
<b>3. Consommation de carburant et émissions de gaz à effet de serre</b> .....	<b>15</b>
<b>4. Emissions de polluants dans l'air et dans l'eau</b> .....	<b>17</b>
<b>5. Modifications des conditions d'environnement</b> .....	<b>21</b>
<b>6. Chaines logistiques</b> .....	<b>23</b>
<b>7. Mise en application des conditions sociales de référence</b> .....	<b>25</b>
<b>8. Informations</b> .....	<b>27</b>

# INTRODUCTION



**ENVIRONNEMENT**  
**SOCIÉTÉ**  
**ÉCONOMIE**

En adoptant la Vision 2018 lors de son congrès de décembre 2013, la CCNR s'est fixé, sur l'espace de cinq ans, des objectifs ambitieux mais réalistes en vue de contribuer au développement durable de la navigation intérieure sur la plan écologique, social et économique.

Depuis décembre 2013, la réalisation des objectifs de la Vision 2018 s'est inscrite dans un contexte global très favorable. La signature des accords de la Conférence de Paris en décembre 2015 par les Nations Unies (COP21) a, en effet donné, du relief à toutes les initiatives en faveur de la gestion responsable des ressources et le développement durable de l'économie mondiale. Par ailleurs, des partenaires clés de la CCNR se sont à leur tour assigné, au cours de cette période, des objectifs environnementaux et sociaux contraignants permettant ainsi à l'ensemble du secteur d'agir de concert pour garantir au transport fluvial sa performance environnementale et sa compétitivité.

Aussi, un point d'étape sur la concrétisation de ces objectifs à l'issue des deux ans et demi passés apparaît-il essentiel dans cette démarche. Ce rapport intermédiaire permet de constater les actions réalisées au service de la Vision 2018 mais également les domaines dans lesquels sa réalisation se révèle plus complexe et pour lesquels des ajustements sont peut-être nécessaires pour optimiser les résultats jusqu'en 2018. **Ce rapport renforce ainsi la volonté des acteurs de la Vision 2018 d'en faire une réalité, certes ambitieuse, mais surtout atteignable.**

Le présent rapport fait état d'activités finalisées ou en cours de la CCNR ainsi que des conventions internationales indépendantes de la CDNI et du CASS dans les 8 principaux domaines listés par la Vision 2018 depuis décembre 2013. Il est à noter que d'autres actions sont actuellement en cours de préparation ou temporairement en suspens.



# Sécurité et fiabilité

“

En 2018, la navigation intérieure devrait avoir conforté son positionnement de mode de transport sûr, et la fiabilité des prestations du transport fluvial devrait avoir progressé en conformité avec les exigences du marché.

”

## **DES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES UNIFORMES**

En 2015, la CCNR a créé, par l'adoption d'une résolution, un Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »). La création de ce nouvel organe de travail s'inscrit dans la volonté de la CCNR, partagée avec l'Union européenne, de renforcer la gouvernance au plan européen, notamment dans le domaine réglementaire de la navigation intérieure. En novembre 2015, le CESNI a adopté une première édition (2015/1) du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN). Ce standard fixe les prescriptions techniques uniformes nécessaires pour assurer la sécurité des bateaux de la navigation intérieure. ES-TRIN n'est pas en soi contraignant. Afin de rendre applicable ce standard, la CCNR, l'Union européenne, d'autres organisations internationales de même que les États membres de la CCNR ou les États membres de l'UE pourront y faire référence dans leurs cadres juridiques respectifs.

## **UN GUIDE DES BONNES PRATIQUES DE LA STABILITÉ DES BÂTIMENTS PORTE-CONTENEUR**

Pour améliorer encore la sécurité de la navigation rhénane et compte tenu des spécificités liées au transport par conteneur, la CCNR a décidé de publier, en lien étroit avec la profession (UENF, OEB) et AQUAPOL, un guide des bonnes pratiques de la stabilité des bâtiments porte-conteneur sur la base d'une proposition de la profession. En effet, une table ronde organisée en 2013 à Bonn a démontré qu'il existe actuellement au sein de la profession un ensemble de bonnes pratiques permettant de pallier au manque de précision ou de connaissance du poids des conteneurs transportés. Grâce à ces bonnes pratiques, le nombre d'accidents liés à des conteneurs est relativement faible. Ceci est particulièrement important car de tels accidents peuvent avoir des conséquences extrêmement dommageables pour la navigation, pouvant aller jusqu'à un arrêt complet du trafic. Ce projet de guide des bonnes pratiques fait actuellement l'objet d'examen détaillé par les groupes de travail de la CCNR et devrait être disponible en 2017.

## **OBLIGATION D'ÉQUIPEMENT EN AIS INTÉRIEUR ET EN SYSTÈME POUR LA VISUALISATION DE CARTES ÉLECTRONIQUES**

La CCNR a, par ailleurs, modifié l'article 4.07 du Règlement de police pour la navigation du Rhin. Cette modification entraîne une obligation d'équipement en AIS Intérieur et en ECDIS Intérieur en mode information (ou d'un appareil d'affichage de carte comparable) pour certains types de bâtiments et à compter du 1er décembre 2014. De plus, l'appareil AIS Intérieur devra être allumé en permanence et ne pourra être éteint que dans un nombre très limité de situations. En effet, l'AIS Intérieur, un système utilisé initialement par la navigation maritime, transmet automatiquement aux autres bateaux la position d'un bâtiment ainsi que d'autres informations pertinentes pour la sécurité.



L'ECDIS Intérieur est un système affichant des informations importantes pour la navigation au moyen d'une carte électronique de navigation intérieure. Grâce à l' AIS, l'ECDIS (ou un appareil d'affichage de carte comparable) peut également afficher des informations concernant les autres bateaux présents à proximité. Si chacun des bâtiments sur une voie navigable est équipé de l' AIS Intérieur et de l'ECDIS Intérieur (ou d'un système d'affichage comparable), chaque conducteur de bateau dispose, sur sa carte électronique de navigation, d'une représentation graphique de tous ces bâtiments, assortie des principales informations de sécurité les concernant. Ces deux technologies SIF permettent une amélioration significative de la sécurité et constituent un outil d'aide à la décision précieux pour le conducteur du bateau et permettent également d'optimiser la navigation.

#### **EXTENSION DE L'OBLIGATION D'ANNONCE PAR VOIE ÉLECTRONIQUE À L'ENSEMBLE DES BÂTIMENTS TRANSPORTANT DES CONTENEURS**

Toujours en matière de SIF, la CCNR a amendé l'article 12.01 du RPNR relatif à l'obligation d'annonce et cette nouvelle rédaction est entrée en vigueur le 1er décembre 2015. Elle prévoit notamment d'étendre l'obligation d'annonce par voie électronique à l'ensemble des bâtiments transportant des conteneurs. En effet, depuis le 1er janvier 2010, une obligation d'annonce électronique avait été introduite sur le Rhin pour les bâtiments et convois transportant plus de 20 conteneurs ou au moins un conteneur de matières dangereuses. Cette décision a permis de réduire le travail administratif des conducteurs des bâtiments et du personnel dans les centrales de secteur, tout en garantissant un niveau de sécurité élevé pour la navigation rhénane. Aussi, compte tenu des avantages que représentent les annonces réalisées par voie électronique dans la mesure où le système est à présent parfaitement opérationnel, la CCNR a décidé d'étendre cette obligation à tout bâtiment ou convoi transportant un conteneur. Au-delà des bâtiments transportant des conteneurs, la CCNR travaille également sur l'extension de l'obligation d'annonce par voie électronique.





# Formation et qualification

“

En 2018, la navigation intérieure devrait disposer d'un marché du travail répondant aux besoins croissants en personnel qualifié et assurant pour les métiers du transport fluvial une relève sur le long terme.

”

## **UN CONGRÈS AUTOUR DE LA MODERNISATION DES FORMATIONS ET QUALIFICATIONS ET DE L'ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS**

La CCNR a engagé depuis de nombreuses années des activités en vue de moderniser les formations et qualifications du personnel de la navigation et de renforcer l'attractivité des métiers afin d'assurer une offre suffisante de main-d'œuvre. Elle a mis au cœur de l'intérêt les navigants en leur consacrant son congrès 2013 « Réunir les compétences pour une navigation intérieure durable ».

## **DES RECONNAISSANCES RÉCIPROQUES POUR SEPT ETATS NON-MEMBRES DE LA CCNR**

Elle s'est pleinement inscrite dans une perspective européenne et a mis en œuvre des reconnaissances réciproques des qualifications professionnelles des Etats membres de la CCNR et de sept Etats non membres. Elle a ainsi reconnu des certificats de conduite, les temps de navigation et les livrets de service et, plus récemment, des formations professionnelles ainsi que les livres de bord.

## **MODERNISATION DE LA RÉGLEMENTATION CONCERNANT LES SIMULATEURS, LE GNL, L'APTITUDE PHYSIQUE ET PSYCHIQUE ET LES TABLEAUX DE COMPÉTENCE**

La CCNR a, par ailleurs, engagé d'importants travaux préparatoires au vu de la modernisation de la réglementation concernant tout particulièrement les simulateurs de conduite, le GNL (Résolution 2015-I-7), l'aptitude physique et psychique et les tableaux de compétences. La formation complémentaire pour l'équipage à bord d'un bateau utilisant le GNL est d'ores et déjà basée sur une approche de vérification des compétences et comprend une partie théorique et une partie pratique ainsi qu'un examen.

Ces travaux trouveront pleinement leur place dans la réglementation de l'Union européenne. En effet, le 18 février 2016, la Commission européenne a publié sa proposition de directive relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles en navigation intérieure abrogeant les directives 96/50/CE et 91/672/CEE. Cette proposition a été présentée au Conseil des ministres de transport qui a adopté une orientation générale le 7 juin 2016.

L'élaboration de standards relatifs aux qualifications professionnelles se fera désormais au sein du Comité CESNI et conjuguera le savoir-faire de la CCNR et des Etats membres de l'UE intéressés.



### **ORGANISATION D'UNE TABLE RONDE SUR LA MODERNISATION DES RÉGLEMENTATIONS VISANT LES ÉQUIPAGES**

Par ailleurs, concernant les équipages des bateaux, les temps de navigation et de repos ainsi que le recours à de nouvelles technologies destinées à améliorer les contrôles, la CCNR a organisé en novembre 2014 une table ronde avec les partenaires sociaux qui a donné l'impulsion, d'une part, d'élaborer, à court terme, des modifications réglementaires visant à un certain assouplissement des règles existantes. D'autre part, à moyen terme, la nécessité de conduire une étude globale sur l'évolution de la charge de travail en navigation intérieure est apparue qui pourrait être conduite par les partenaires sociaux.

### **AVANCÉES EN TERMES D'EXIGENCES LINGUISTIQUES**

Enfin, en ce qui concerne le fait de préciser les exigences linguistiques afin de contribuer à améliorer la communication et donc aussi la sécurité en navigation intérieure, thème pour lequel le Comité de police est impliqué, le Groupe de travail du Règlement de police a identifié un nombre limité de phrases correspondant aux « exigences minimales de connaissances linguistiques et qui couvrent les situations présentant le plus grand risque pour la sécurité de la navigation ». Ces phrases pourraient utilement trouver leur place dans la partie régionale du Guide de radiotéléphonie en remplacement de celles déjà existantes au paragraphe 4 du guide.





# Consommation de carburant et émissions de gaz à effet de serre

A l'avenir, la CCNR envisage de concentrer ses efforts sur la définition d'objectifs à long terme, ainsi qu'une procédure concertée, pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre, et l'intégrera dans son programme de travail.

“

En 2018, la navigation intérieure devrait contribuer encore plus significativement à la lutte contre le réchauffement climatique grâce à la réduction de sa consommation de carburant et à la diminution de ses émissions de gaz à effet de serre.

”



# Emissions de polluants dans l'air et dans l'eau

“ En 2018, la navigation intérieure devrait contribuer encore plus significativement à la préservation de la qualité de l'air et de l'eau grâce à une diminution supplémentaire des émissions de polluants dues à la propulsion et à une gestion optimisée des résidus de cargaison.

”

## ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE DE L'UTILISATION DU GNL EN TANT QUE COMBUSTIBLE « USUEL »

La CCNR a adapté son cadre réglementaire afin de permettre l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) comme un combustible « usuel » pour la navigation rhénane, à l'instar du combustible diesel. Dans le cadre de différents projets de recherche et de développement nationaux et européens, le gaz naturel liquéfié (GNL) a été identifié comme étant parfaitement approprié pour la navigation intérieure, compte tenu de son coût peu élevé par unité d'énergie, de sa densité énergétique élevée et de sa combustion davantage respectueuse de l'environnement et du climat. Après analyse des enseignements tirés lors de l'exploitation de bateaux de navigation intérieure autorisant l'utilisation du GNL à titre d'essai, la CCNR a adopté en 2015 un cadre juridique dédiée au GNL au sein des Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN), assurant des standards élevés de sécurité pour la navigation intérieure, tout en favorisant l'innovation technologique. La sécurité juridique a également été renforcée en octobre 2015 avec la publication de l'édition 1.0 du standard pour une liste de contrôle pour l'avitaillement en GNL Camion-Bateau. La CCNR confirme ainsi son rôle actif dans le développement d'un cadre réglementaire encadrant l'utilisation du GNL comme combustible par les bateaux de navigation intérieure, soutenant ainsi les activités de la profession pour réduire les émissions de polluants et les émissions de gaz à effet de serre.

## RÉFLEXIONS SUR LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE SUR LES ÉMISSIONS POLLUANTES DES ENGINES MOBILES NON ROUTIERS

L'attention de la CCNR s'est également portée sur les travaux en cours au sein de l'Union européenne sur le développement d'un nouveau règlement sur les émissions polluantes des engins mobiles non routiers (EMNR), applicable notamment aux bateaux de navigation intérieure. L'enjeu de ces nouvelles conditions pour la réduction des émissions de polluants gazeux et de particules est de maintenir la compétitivité environnementale de la navigation intérieure, tout en assurant des solutions technologiques et économiquement réalistes. Après adoption du règlement par l'Union européenne<sup>1</sup>, la CCNR examinera les adaptations nécessaires de son cadre réglementaire.

<sup>1</sup> Le Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil portant sur les exigences en matière de valeurs limites d'émissions de polluants gazeux et de particules et d'agrément de type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les Règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE, a été publié au Journal officiel de l'UE le 16 septembre 2016.



## **PROJET DE LA CDNI PORTANT SUR LE TRAITEMENT DES RÉSIDUS GAZEUX DE CARGAISON LIQUIDE**

Par ailleurs, la CPC a finalisé le premier projet complet de prescriptions harmonisées au niveau international concernant le traitement des résidus gazeux de cargaison liquide. La CPC procède à une consultation publique sur ce projet du 15 juillet au 15 septembre 2016. Le projet pourra être consulté sur le site Internet [www.cdni-iwt.org](http://www.cdni-iwt.org). Au terme de la consultation, il est prévu d'incorporer à brève échéance ces prescriptions dans la CDNI.

Le projet actuel, fruit d'importants travaux des représentants du secteur économique et des délégations au cours des trois ans et demi écoulés, prévoit une incorporation dans la Partie B (« déchets liés à la cargaison »). Il respecte les principes qui régissent cette partie, notamment en ce qui concerne la répartition des responsabilités et le principe du pollueur-payeur, tout en tenant compte des spécificités de la navigation à cale citerne.

L'objectif du projet est d'éviter progressivement à l'échelle internationale le dégazage de produits indésirables, notamment de produits cancérigènes, mutagènes, reprotoxiques et odorants au moyen de procédures appropriées pour la navigation ou de rendre possible des éliminations sélectives, en tenant compte des conditions générales et internationales de l'ADN et des exigences de l'Union européenne (Directive COV). A cet effet, les matières sont rassemblées en trois groupes dans un appendice VI « Standards de dégazage ». La durée de l'introduction progressive dépendra du résultat des concertations.





# Modifications des conditions d'environnement

“

En 2018, les infrastructures ainsi que les modalités d'exploitation devraient avoir été optimisées, de sorte que la navigation intérieure et la voie navigable soient en mesure de garantir leur fiabilité et leurs performances même face aux adaptations nécessaires à l'avenir en raison de modifications des conditions environnementales.

”

Au regard des objectifs de développement durable pour lesquels le Comité de l'infrastructure et de l'environnement est l'organe coordinateur (performance de l'infrastructure, coordination internationale de la planification et de la gestion intégrée de la voie d'eau), il est à noter que les États membres de la CCNR déploient des efforts considérables pour préserver et améliorer la performance de l'infrastructure de la voie fluviale rhénane. Tel est le cas de manière continue par le biais de nombreuses mesures, dont les plus pertinentes font l'objet d'une coordination dans le cadre de la CCNR. Dans sa Vision 2018, la CCNR s'est fixé pour objectif, dans le cadre de la coordination internationale, de s'impliquer désormais davantage dans les mesures concernant la gestion des eaux et de formuler de possibles limites à cet égard en liaison avec la directive cadre relative à l'eau sur la base des exigences de la navigation intérieure vis-à-vis de la voie d'eau.

La coordination internationale prendra aussi en compte des initiatives au niveau de l'UE concernant le développement du corridor RTE-T Rhin-Alpes et la définition d'un « Good Navigation Status ». Ces initiatives n'étaient pas encore développées au moment de l'élaboration de la Vision 2018.



# Chaînes logistiques

“

En 2018, la navigation intérieure devrait conforter son positionnement au sein des chaînes logistiques aussi bien dans le trafic des hinterlands des ports maritimes que dans le transport continental par le recours aux corridors pertinents pour le transport fluvial.

”

## **ANALYSE ET PROGRAMME D'ACTION POUR UNE MEILLEURE INTÉGRATION DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LES CHAINES LOGISTIQUES D'ARRIÈRE-PAYS**

Le Comité économique de la CCNR a présenté en 2014 un document d'analyse et un programme d'action pour une meilleure intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques des transports dans l'arrière-pays des ports maritimes et les transports continentaux. Dans ce contexte, une bonne prise en compte et participation de la navigation intérieure lors de la mise en œuvre des corridors multimodaux du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) revêt une importance centrale. En tant que partie prenante dans le cadre du forum pour le corridor Rhin-Alpes, la CCNR s'engage en faveur d'une amélioration des liaisons physiques, électroniques et organisationnelles de la navigation intérieure avec d'autres modes de transport. En mars 2016, la CCNR a organisé une table ronde consacrée à l'avenir de la navigation intérieure dans le corridor Rhin-Alpes. Le renforcement et la promotion efficace des ports intérieurs en tant que centres de manutention tri-modaux ont été identifiés comme étant un facteur déterminant pour poursuivre l'amélioration de la coordination et de la coopération entre différents maillons de la chaîne logistique et pour rendre ainsi plus attrayantes les solutions logistiques multimodales intégrant le transport par bateau de navigation intérieure.

Sur la base de son programme d'action et en concertation avec ses partenaires, la CCNR a prévu d'initier à l'avenir d'autres initiatives afin que les prestations de transport par bateau de navigation intérieure puissent être intégrées au mieux dans les chaînes logistiques multimodales d'ici 2018. A cet égard, une attention particulière sera accordée aux exigences et besoins de la logistique en termes de disponibilité de l'infrastructure de la voie d'eau et d'utilisation des services d'information fluviale (SIF) à des fins de logistique. En tant que plate-forme internationale, la CCNR appuiera aussi le transfert d'approches efficaces d'acteurs publics et privés et s'engagera en faveur d'une pleine utilisation du potentiel de la voie d'eau dans les corridors multimodaux de transport en Europe.



# Mise en application des conditions sociales de référence

“ En 2018, la mise en application des conditions sociales de référence devrait sensiblement favoriser l’attractivité des métiers de la navigation intérieure. ”

## **RECOMMANDATION RELATIVE À LA DÉLIVRANCE DE L’ATTESTATION D’APPARTENANCE À LA NAVIGATION DU RHIN ET DU CERTIFICAT D’EXPLOITANT**

Le Comité du droit fluvial de la CCNR a élaboré, en collaboration avec le Centre de sécurité sociale pour les bateliers rhénans (CASS), une « Recommandation relative à la délivrance de l’attestation d’appartenance à la navigation du Rhin et du certificat d’exploitant » comprenant des propositions de dossiers électroniques de demande de ces documents ainsi que des formulaires actualisés. La recommandation est destinée aux autorités nationales chargées de la délivrance de ces documents et met en lumière les contrôles devant être effectués pour lutter aussi efficacement que possible contre la fraude notamment lorsque le propriétaire et l’exploitant se trouvent dans différents Etats contractants. Le formulaire de demande du certificat d’exploitant vise ainsi à poser les questions permettant de déterminer que l’exploitant du bâtiment est bien la personne qui exploite le bâtiment à son compte et à ses risques, autrement dit celle qui est habilitée à prendre des décisions relatives à la gestion économique et commerciale du bâtiment. La recommandation, les dossiers de demande et les formulaires actualisés peuvent être téléchargés directement sur le site internet de la CCNR.

Cette recommandation présente un intérêt particulier pour le CASS. Depuis l’application du nouveau Règlement (CE) n° 883/2004, l’Accord rhénan n’est plus applicable entre les Etats signataires qui sont également membres de l’Union européenne (B, D, F, L, NL). Les Etats signataires de l’Accord rhénan qui sont également membres de l’Union européenne ont toutefois conclu, sur la base de l’article 16 § 1 du Règlement (CE) n° 883/2004, l’« Accord relatif à la détermination de la législation applicable aux bateliers rhénans » (Accord dérogatoire relatif à la législation applicable aux bateliers rhénans), lequel est entré en vigueur le 11 février 2011 et s’applique à partir du 1er mai 2010. La Suisse a décidé d’appliquer le Règlement (CE) n° 883/2004 à compter du 1er avril 2012 et est également devenue partie à l’Accord dérogatoire. Or, cet accord prévoit une règle de détermination de la législation de sécurité sociale applicable axée sur l’exploitant, d’où l’importance de limiter les possibilités de fraude à ce niveau-là.

## **PLAIDOYER DU CASS POUR L’INTRODUCTION D’UNE RÈGLE UNIQUE DE RATTACHEMENT À LA SÉCURITÉ SOCIALE**

Par ailleurs, le CASS a estimé opportun de plaider pour l’introduction d’une règle de rattachement à la sécurité sociale unique pour tout le personnel travaillant sur l’ensemble des voies de navigation intérieure européennes. La règle de rattachement axée sur l’exploitant présentant de leur point de vue tous les attributs nécessaires pour incarner cette règle unique. Un document allant dans ce sens a été adressé à la Commission administrative pour la coordination des systèmes de sécurité sociale de la Commission européenne. Les partenaires sociaux (EBU, ESO, ETF) appuient cette initiative.



# Informations

“

En 2018, la navigation intérieure devrait bénéficier d'une plus grande disponibilité de l'information pertinente et fiable concernant la voie navigable en tant que système de transport.

”

## **LANCEMENT DU SITE WEB DE L'OBSERVATOIRE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE**

La CCNR a créé en 2014 avec le site Internet [www.inland-navigation.org](http://www.inland-navigation.org) un observatoire pour la navigation intérieure en Europe. Cet observatoire propose sous une forme attrayante sur le plan graphique des informations utiles sur les thèmes d'innovation, chaînes logistiques, infrastructures, sécurité du transport, équipages, qualifications, réglementation et développement durable. Des cartes interactives permettent, par exemple, aux acteurs intéressés de s'informer sur les progrès de l'introduction du GNL ou sur les possibilités de formation en navigation intérieure.

## **REFONTE DE L'OBSERVATION DU MARCHÉ DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE**

Depuis le début de l'année 2016, la traditionnelle observation du marché de la navigation intérieure européenne est également présentée sous une nouvelle forme. En coopération avec la Commission européenne, la CCNR publie quatre rapports par an sur le site Internet [www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org). La nouvelle version numérique de l'observation du marché permet d'accéder de manière intuitive et rapide aux informations pertinentes, au moyen d'un ordinateur, d'une tablette ou d'un smartphone. Toutes les analyses du marché sont disponibles en allemand, anglais, français et néerlandais. Par le suivi et le traitement permanent d'informations relatives aux performances économiques et aux tendances structurelles et conjoncturelles en navigation intérieure, la CCNR apporte une contribution importante pour les prises de décisions stratégiques dans les domaines de la politique, de l'économie et de l'administration.

La CCNR a prévu d'optimiser d'ici 2018 son offre d'informations afin de répondre aux besoins spécifiques des acteurs publics et privés ainsi que du grand public et envisage de renforcer à cet effet sa coopération avec des institutions partenaires.

Pour un développement durable  
de la navigation intérieure.