



Réf : CC/CP (13) 13

Session plénière d'automne 2013 de la CCNR

Strasbourg, le 09.12.13 - La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière d'automne le 5 décembre 2013 à Strasbourg, sous la présidence de Mme Belliard, chef de la délégation française.

A cette occasion, la CCNR a adopté sa ["VISION 2018 pour le développement durable de la navigation intérieure"](#). Elle se fixe ainsi pour les cinq prochaines années des objectifs ambitieux, qui contribueront au développement durable de la navigation rhénane et européenne sur le plan environnemental, social et économique. Dans le contexte économique difficile que connaît actuellement la navigation intérieure, l'objectif est de consolider son positionnement à moyen et long terme.

La situation économique de la navigation rhénane et intérieure a constitué un point central des concertations au sein de la CCNR. Ses délégations rejoignant les conclusions de la Commission européenne, ont considéré que, au vu de la situation économique difficile à laquelle est confrontée la navigation intérieure, un moratoire pour certaines prescriptions transitoires du Règlement de visite des bateaux du Rhin pourrait constituer l'une des mesures envisageables pour aider la profession de la navigation à surmonter ses difficultés. La CCNR a par conséquent chargé son Comité du règlement de visite de réexaminer les prescriptions qui entreront en vigueur en 2015 pour des bateaux existants et relatives à la mise en œuvre de certaines exigences techniques (prescriptions transitoires), afin de déterminer si une telle mise en œuvre serait actuellement difficile pour des raisons économiques ou techniques.

Le Comité Règlement de Visite doit présenter des propositions pour un ajournement de l'entrée en vigueur des dispositions transitoires. La CCNR s'est fixé pour objectif de prendre les décisions nécessaires lors de sa session plénière de printemps 2014.

Il a également été souligné qu'un report ne doit pas affecter la sécurité ni le caractère respectueux de l'environnement de la navigation intérieure. Il convient de préserver le crédit de la navigation intérieure en tant que mode de transport sûr et respectueux de l'environnement.

Les discussions ont également porté sur l'attractivité des métiers de la navigation intérieure. Le processus de reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des livrets de service engagé par la CCNR ces dernières années a déjà contribué à faciliter l'accès au marché du travail de la navigation intérieure. La CCNR a décidé de compléter ce dispositif en ouvrant désormais la possibilité aux Etats européens non membres de la CCNR de faire reconnaître leurs formations initiales de matelot, facilitant ainsi l'accès à la profession de navigant en début de carrière.

Enfin, compte tenu des avantages présentés par l'utilisation de l'AIS Intérieure et de l'ECDIS Intérieur et consciente des coûts engendrés par ces équipements, la CCNR a décidé de modifier l'article 4.07 du Règlement de Police de 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) à partir du 1 décembre 2014. Cette obligation ne s'appliquera pas pour certaines menues embarcations.

Conformément à la règle de rotation, les Pays-Bas assureront durant la période 2014-2015 la présidence de la CCNR. Madame Brigit Gijsbers, Directrice des affaires maritimes au ministère de l'infrastructure et de l'environnement, chef de délégation, assurera cette fonction.

A propos de la CCNR (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, c'est l'efficacité du transport rhénan, la sécurité, les considérations sociales ainsi que le respect de l'environnement qui dirigent de 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

ANNEXES

(destinées à la presse spécialisée)

Situation économique de la navigation rhénane

(1) Le volume transporté a augmenté de 2,2 % et la prestation de transport a augmenté de 3 %.

Au cours du premier semestre de l'année 2013, le transport de marchandises sur le Rhin a augmenté de 2,2 % en volume et de 3 % en termes de prestation de transport. Il s'agit d'un résultat remarquable dans le contexte d'une récession générale en Europe et compte tenu des baisses enregistrées par d'autres modes de transport terrestres (à titre de comparaison, le fret ferroviaire a légèrement baissé en Allemagne au premier semestre 2013).

96,1 millions de tonnes ont été transportées sur le Rhin au cours des six premiers mois de l'année 2013. La prestation de transport (le produit de la quantité transportée et de la distance de transport) a atteint 20,5 milliards de tonnes-kilomètres. Par conséquent, la croissance constatée au cours des trois dernières années se poursuit. Mais le niveau d'avant la crise (2008) n'est pas encore atteint. Le volume transporté actuel est encore inférieur de 9 % à celui du 1^{er} semestre 2008.

(2) Evolution selon les segments de marchandises

Une évolution positive a été constatée pour les transports de produits agricoles (+4,5 %), de produits pétroliers (+ 6 %) et surtout de charbon (+ 14,5 %). Dans le segment de l'acier a été constatée une baisse pour les minerais.

Le transport de conteneurs franchit la barre des 1 million d'EVP

Le transport de conteneurs a franchi pour la première fois dans l'histoire de la navigation rhénane la barre des 1 million d'EVP par semestre. 660 000 conteneurs ont été transportés, soit un poids de 7,72 millions de tonnes et un nombre d'EVP atteignant 1,02 millions. 60 % de la totalité des transports de conteneurs sur le Rhin sont effectués exclusivement sur le Rhin inférieur et le Rhin moyen. Ceci reflète le lien étroit avec le transport maritime de conteneurs. 37 % des transports de conteneurs ont concerné aussi le Rhin supérieur.

Les entreprises agroalimentaires apprécient les avantages de la voie navigable

L'évolution positive dans le secteur agroalimentaire résulte de l'intégration croissante de la voie navigable dans les chaînes logistiques de grandes entreprises alimentaires et agricoles. Celles-ci exploitent de manière croissante les importants avantages de la navigation intérieure (grande capacité de chargement, sécurité, fiabilité concernant les délais, respect de l'environnement et flexibilité de planification).

La faiblesse du prix du charbon stimule le transport de combustibles solides

Les fortes hausses du transport de charbon reflètent les évolutions de l'économie énergétique dans l'arrière-pays des ports ARA. Ici peut être mentionnée notamment l'utilisation croissante de cette source d'énergie pour la production de chaleur et d'électricité, qui résulte du faible cours du charbon sur le marché mondial. La navigation rhénane a aussi pu gagner au cours des trois dernières années des parts de marché du transport de charbon par rapport aux autres modes de transport terrestre.

L'hiver rigoureux provoque une hausse de la demande de fioul

Les basses températures de l'hiver et la baisse de prix du fioul domestique se sont traduits par une hausse de 6 % des quantités de produits pétroliers transportées par la navigation-citerne.

Le segment de l'acier souffre de la crise financière en Europe

Une baisse a été constatée pour le transport de minerais, c'est à dire des matières premières pour l'industrie sidérurgique, laquelle souffre du ralentissement de la demande en acier émanant de l'Europe du sud.

(3) Activité de nouvelles constructions, rapport entre l'offre et la demande et frets

L'activité de nouvelles constructions de bateaux à marchandises a été très faible en 2013, de sorte que la tendance à la baisse des nouvelles constructions constatée au cours des trois dernières années s'est globalement poursuivie. Le tonnage moyen des nouveaux bateaux à cale sèche était de 3400 tonnes, celui de la cale citerne était de 2400 tonnes.

Le rapport entre la cale disponible et la demande de transport demeure défavorable, malgré une légère hausse de la demande. Les tonnes de capacité accumulées au cours des années 2007 à 2009 ont fortement étendu l'offre sur le marché, ce qui se traduit par une offre de cale excédentaire.

C'est pourquoi, dans le cadre de révisions des contrats de transports, les frets pour la cale sèche ont été adaptés à la situation défavorable du marché et donc en majeure partie diminués. La navigation citerne n'a enregistré que temporairement et de manière très limitée de faibles hausses des taux de fret. Il en résulte que le chiffre d'affaires de la flotte néerlandaise de navigation intérieure a baissé d'environ 2 % en moyenne au cours du premier semestre.

(4) Hydraulicité et interruptions de la navigation rhénane

En dépit de nombreuses situations positives, l'année 2013 a été marquée par des variations défavorables des hauteurs d'eau du Rhin. Si les valeurs aux échelles du Rhin se sont maintenues à un niveau relativement normal en début d'année, les mois d'avril et mai, très pluvieux, ont eu pour conséquence une période inhabituelle de hautes eaux. Ceci s'est traduit par des restrictions et interruptions de la navigation sur le Rhin supérieur et le Rhin moyen. La durée de ces interruptions était toutefois limitée à quelques jours.

Mi-août, le niveau du Rhin a été très bas, de sorte que deux bateaux-citernes et un convoi poussé se sont échoués près de Cologne et ont nécessité un remorquage pour se dégager. La navigation a été interrompue sur le Rhin pendant près de deux jours dans la zone urbaine de Cologne. Les grèves du personnel de la WSV (administration allemande des eaux et de la navigation) ont également atteint en juin le Rhin à Iffezheim, mais elles n'ont duré que quelques heures. Toutefois, le trafic rhénan a été affecté pendant plus longtemps par les grèves et interruptions sur les affluents (Moselle, Neckar).

(5) La navigation à passagers profite du fort développement des croisières fluviales

Contrairement à la navigation à marchandises, le nombre des nouvelles constructions de bateaux de croisière augmente fortement depuis environ cinq ans. Alors qu'on comptait environ 10 nouveaux bateaux par an pendant la période 2005-2010, 16 nouveaux bateaux de croisière ont été livrés en 2012 et 23 en 2013. Pour 2014, on attend près de 30 nouveaux bateaux. Les carnets de commandement permettent en outre de constater une forte tendance à la hausse pour les constructions neuves au cours des deux prochaines années.

Ce développement de la flotte est le fait de quelques rares entreprises seulement, lesquelles se concentrent exclusivement sur le marché des U.S.A. La demande émanant des touristes en provenance des U.S.A. ne cesse d'augmenter, de sorte que ces nouveaux bateaux bénéficient d'une demande correspondante sur le marché. Aucun signe de surcapacité n'a été constaté à ce jour.

Il existe actuellement environ 260 bateaux à cabines sur les fleuves européens. La capacité moyenne de ces bateaux est de 143 passagers, leur âge moyen de 17 ans.

(6) Perspectives pour 2014

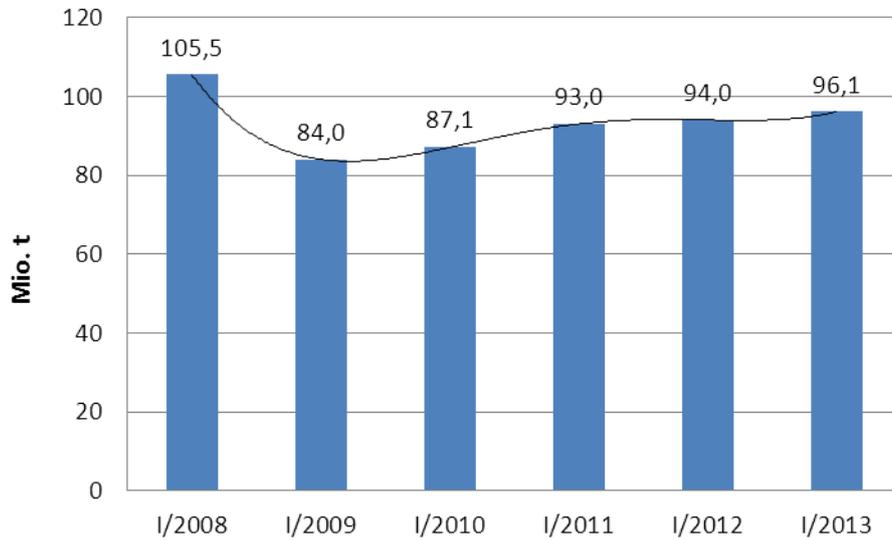
Les prévisions conjoncturelles pour les années 2014 et 2015 concluent à une légère reprise de la croissance économique. Dans ce contexte, on s'attend à une hausse de 2 à 3 % du transport par bateau à cale sèche. Cette hausse est également pronostiquée pour le transport de conteneurs.

Les segments du charbon, des produits agricoles et alimentaires ainsi que des sables, terres et matériaux de construction devraient à nouveau enregistrer des hausses, tandis que les minerais pourraient encore régresser légèrement.

Etant donné que les analystes des prix du pétrole s'attendent pour l'année à venir à une poursuite de la légère tendance à la baisse des prix du pétrole brut et des produits pétroliers, les transports de produits pétroliers devraient augmenter de 2 à 4 %. Les conditions météorologiques seront toutefois aussi un facteur d'influence. Le secteur de la chimie enregistre actuellement une baisse de son chiffre d'affaires avec l'étranger en raison de la crise économique qui frappe de nombreux États de l'Union européenne, de sorte que, au mieux, ce segment de la navigation citerne ne peut s'attendre au cours de la prochaine année qu'à une stagnation de la demande de transport.

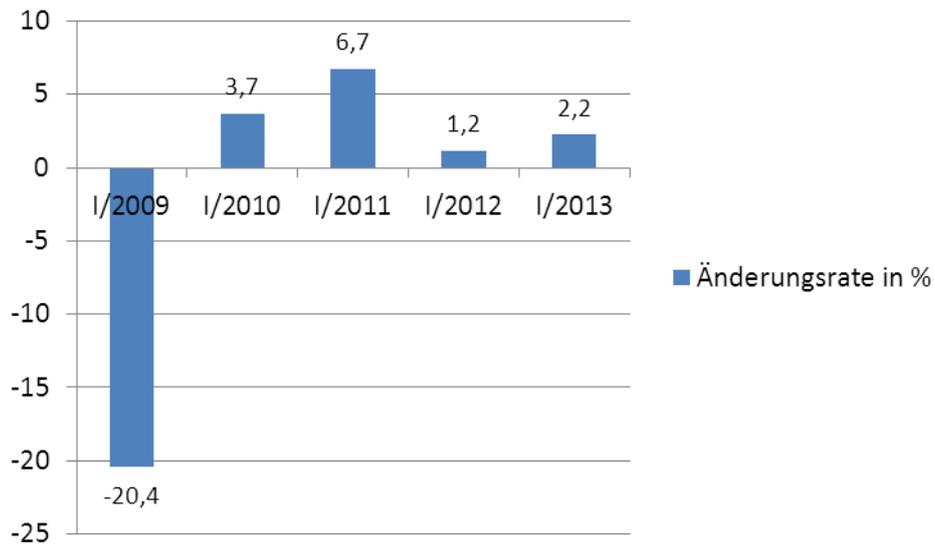
Figures et tableaux

Fig. 10 : Trafic rhénan au premier semestre (2008-2013)



Sources : Calcul du Secrétariat de la CCNR d'après des données de destatis

Fig. 11 : Variation du trafic rhénan au premier semestre *



Source : Calcul du Secrétariat de la CCNR d'après des données de destatis ; * Variation par rapport au semestre correspondant de l'année précédente

Elargissement du processus de reconnaissance mutuelle aux formations initiales de matelot

L'attractivité des métiers de la navigation intérieure et la prévention de la pénurie de personnel qualifié dans le secteur de la navigation intérieure sont des enjeux majeurs pour la CCNR.

Il apparaît important que des mesures appropriées continuent à être prises dans ce domaine. Le processus de reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des livrets de service engagé par la CCNR ces dernières années a déjà contribué à faciliter l'accès au marché du travail de la navigation intérieure. La CCNR a décidé de compléter ce dispositif en ouvrant désormais la possibilité aux Etats européens non membres de la CCNR de faire reconnaître leurs formations initiales de matelot, facilitant ainsi l'accès à la profession de navigant en début de carrière.

Cette reconnaissance s'établira sur une base multilatérale, chaque partie s'engageant à reconnaître toutes les formations, de sorte que l'accès à la profession soit facilité dans l'ensemble du réseau.

La procédure de reconnaissance envisage de procéder à un audit des formations s'appuyant sur le référentiel élaboré sous le programme PLATINA, financé par la Commission européenne et s'inscrivant ainsi pleinement dans les objectifs énoncés par la communication NAIADES II visant à moderniser au niveau européen les qualifications des membres d'équipage.

Cette nouvelle possibilité sera matérialisée dès 2014 par la signature d'un nouvel arrangement administratif de reconnaissance mutuelle.

Introduction d'une obligation d'équipement et d'utilisation en AIS Intérieur et en ECDIS Intérieur en mode information (ou d'un appareil d'affichage de carte comparable) à compter du 1er décembre 2014

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.

Compte tenu de ces avantages, et consciente des coûts engendrés par ces équipements, la CCNR a décidé de modifier l'article 4.07 du Règlement de Police de 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). Cette obligation ne s'appliquera pas pour certaines menues embarcations.

Par ailleurs, l'appareil AIS Intérieur devra être allumé en permanence et ne pourra être éteint que dans un nombre très limité de situations.