

# Déclaration de Mannheim « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique »

Rapport sur l'état d'avancement, 6 décembre 2023

Le 17 octobre 2018, les ministres en charge de la navigation intérieure des cinq États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin ont adopté la « Déclaration de Mannheim ». Par cette Déclaration, ils ont exprimé leur engagement en faveur du développement durable de la navigation rhénane et intérieure et réitéré l'importance de l'Acte de Mannheim et de la CCNR. Les ministres des États membres ont invité la CCNR à rendre compte en 2023 des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de la Déclaration.

Présenté lors du colloque de la CCNR « La Déclaration de Mannheim - 5 ans après », le présent rapport de situation répond à cette demande des États membres. En reprenant les éléments de la Déclaration de 2018, il permet d'apprécier aisément les principales avancées.

1. *NOUS exprimons notre engagement envers l'Acte de Mannheim et ses principes et soulignons l'importance fondamentale de cet Acte pour la prospérité de la navigation intérieure et l'économie du bassin du Rhin.*

*NOUS réaffirmons le rôle central de l'Acte de Mannheim pour une coopération fructueuse entre les États riverains du Rhin et la Belgique en matière de navigation rhénane et intérieure, dans le cadre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), et sommes disposés à doter la CCNR de moyens financiers adéquats à cet effet.*

*NOUS saluons les activités de la CCNR en tant que centre de compétence pour la navigation rhénane et intérieure en Europe et entendons les développer.*

Depuis plus de 200 ans, la CCNR joue un rôle essentiel pour assurer la sécurité et promouvoir la navigation intérieure et l'économie dans le bassin du Rhin. Bien que la nature des défis ait changé au fil des décennies, l'Acte de Mannheim continue de fournir les outils nécessaires pour soutenir la navigation rhénane et intérieure en tant que mode de transport durable et fiable. Des ressources financières appropriées sont une condition préalable pour permettre à la CCNR de relever les défis actuels et futurs et de développer son rôle.

La CCNR soutient la navigation intérieure face aux grands défis actuels, tels que la durabilité (point 4), la dématérialisation (point 5), les aspects économiques (point 6) et les équipages et qualifications professionnelles (point 7). À cet effet, elle réunit les parties prenantes, encourage le partage d'enseignements et, le cas échéant, élabore une réglementation.

La thématique de l'adaptation au changement climatique revêt une importance croissante depuis 2018. La CCNR analyse les informations disponibles provenant de différentes sources, dont la Commission internationale pour la protection du Rhin (CIPR) et la Commission internationale pour l'hydrologie du bassin du Rhin (CHR), et évalue les conséquences pour la navigation rhénane. En complément, la CCNR réunit toutes les parties prenantes qui coopèrent afin d'adapter la navigation intérieure à l'évolution de la situation. En 2023, la CCNR a publié la troisième édition du document de réflexion « Act Now! » consacré aux étiages, en s'appuyant sur les ateliers organisés en 2019 et 2023.

Un autre exemple du rôle de la CCNR en tant que centre d'excellence pour la navigation intérieure européenne est la publication de ses rapports annuels sur les développements économiques, dont l'Observation du marché est le plus important. Ces rapports jouent un rôle important en fournissant aux décideurs politiques, aux banques et aux entrepreneurs des données économiques actuelles et fiables. Les activités du Secrétariat dans le domaine de l'Observation du marché permettent aux États membres de la CCNR et à d'autres utilisateurs de surveiller l'impact de développements tels que la guerre en Ukraine, l'approvisionnement en énergie, l'impact de l'inflation, etc.

2. *NOUS encourageons une coopération constructive entre la CCNR, l'Union européenne (UE), les autres commissions fluviales, la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies, les associations reconnues par la CCNR et tous les autres acteurs de la navigation intérieure.*

*NOUS reconnaissons les précieuses contributions de toutes les parties prenantes au développement durable de la navigation intérieure sur le plan environnemental, social et économique.*

Les défis auxquels est confrontée la navigation intérieure ont conduit la CCNR et l'UE, dont les objectifs convergent, à établir une coopération pragmatique. Dans ce contexte, la CCNR exerce ses compétences réglementaires en pleine conformité avec la réglementation européenne.

En ce qui concerne les défis actuels auxquels est confronté le transport par voie de navigation intérieure, la CCNR coopère étroitement avec toutes les parties prenantes. La feuille de route pour la réduction des émissions de la navigation intérieure en constitue un bon exemple. Élaborée avec la participation des organisations agréées par la CCNR, elle a été présentée en de nombreuses occasions au niveau national et international, par exemple lors d'une réunion consacrée au corridor Rhin-Alpes. En 2022, la CCNR a aussi participé activement aux « Connecting Europe Days ». Par ailleurs, la CCNR a apporté sa contribution lors d'un atelier de la CEE-ONU consacré aux étiages et a procédé à un échange de vues avec la Commission européenne sur la définition du « Good navigation status » dans le cadre de la révision du règlement RTE-T. Dans le domaine de l'Observation du marché, la CCNR a intensifié sa coopération avec la Commission du Danube. Le partenariat avec le Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF) a abouti à la publication en 2023 de la deuxième édition du Guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux (ISGINTT).

La coopération de la CCNR avec d'autres organisations internationales repose principalement sur des accords bilatéraux. L'importance de cette coopération a été réitérée depuis la signature de la Déclaration. En 2022 a été renouvelé l'accord de coopération avec la Commission de la Moselle. En 2021, le partenariat avec la CHR a été confirmé par la signature d'un document dans lequel les deux Commissions réaffirment leur coopération. Cette coopération porte sur les activités d'adaptation aux conditions climatiques.

3. *NOUS soulignons le rôle déterminant du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) en tant qu'organe innovant, efficace et pragmatique et nous nous félicitons de l'intention d'en étendre le champ de compétence.*

*NOUS préconisons pour le CESNI un partenariat durable avec l'UE, fondé sur un financement conjoint à long terme.*

Le CESNI est le fruit d'une coopération fructueuse entre la CCNR et l'UE. Depuis 2015, ce comité travaille à l'élaboration de standards pour la navigation intérieure afin d'assurer l'harmonisation des réglementations à l'échelle internationale. Les organisations agréées qui représentent le secteur participent activement à l'élaboration des standards CESNI. En complément au Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) et au Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN) a été publié en 2021 le Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS). En conséquence, le CESNI a établi en 2019 un nouveau groupe de travail permanent traitant des technologies de l'information. Les standards sont assortis de guides pratiques ou de FAQ destinés à faciliter leur mise en œuvre concrète.

La coopération entre l'UE et la CCNR dans le cadre du CESNI a été renouvelée pour une période de six ans, avec un nouveau contrat en vigueur depuis 2022. Un financement suffisant doit également être assuré à l'avenir pour l'élaboration de standards adéquats, lesquels sont essentiels pour promouvoir l'innovation dans la navigation intérieure. Les évolutions telles que le recours à de nouvelles sources d'énergie, la dématérialisation et l'automatisation nécessitent d'actualiser continuellement les standards susmentionnés. Par l'élaboration de ces standards, le CESNI revêt un rôle essentiel dans l'appui à la navigation intérieure face à ses défis en matière d'innovation, comme l'illustrent les paragraphes ci-après, démontrant ainsi l'importance pour la CCNR et l'UE de conjuguer leurs efforts.

4. *NOUS soulignons la nécessité d'une réglementation moderne, pratique et harmonisée en matière d'environnement et de sécurité pour la navigation rhénane et intérieure.*

*NOUS confions à la CCNR, afin d'améliorer encore la durabilité environnementale de la navigation intérieure, le soin de développer une feuille de route pour*

- réduire les émissions de gaz à effet de serre de 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,*
- réduire les émissions polluantes d'au moins 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,*
- autant que possible, mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici 2050.*

*NOUS soulignons la nécessité de nouveaux instruments financiers pour atteindre ces objectifs écologiques et confions à la CCNR la tâche de prendre l'initiative de leur développement.*

Une première étape a été franchie en 2019, avec la réalisation par la CCNR d'une étude approfondie consacrée au « Financement de la transition énergétique vers un secteur européen de la navigation intérieure à zéro émission ». Cette étude a abouti en 2021 à la publication d'une série de rapports sur les différents éléments de la transition énergétique dans la navigation intérieure (aspects techniques, économiques et financement des mesures).

Ces études ont également tenu lieu de base lors de l'élaboration de la feuille de route pour la réduction des émissions de la navigation intérieure. Adopté en 2021, ce document stratégique esquisse les voies de transition pour la flotte et identifie un certain nombre de mesures financières, réglementaires et volontaires potentielles. Ces mesures s'appuient notamment sur les standards adoptés par le CESNI, afin de permettre une utilisation sûre des sources d'énergie alternatives et de contribuer ainsi à leur développement. Dans le même esprit, une dizaine de bateaux utilisant des sources d'énergie alternatives ont obtenu des dérogations internationales au Règlement de visite des bateaux du Rhin, ce qui a permis de lancer de premiers essais sur le Rhin et d'autres voies navigables de l'UE. La CCNR a ainsi pleinement joué son rôle en matière d'innovation. Elle a permis la mise en œuvre de projets pilotes, dont le retour d'expérience sera précieux pour affiner le cadre réglementaire et tester leur viabilité économique et environnementale. La CCNR a également organisé en 2021 un atelier consacré aux sources d'énergie alternatives pour les systèmes de propulsion électriques en navigation intérieure.

5. *NOUS appelons la CCNR à promouvoir le développement de la numérisation, de l'automatisation et d'autres technologies modernes afin de contribuer ainsi à la compétitivité, à la sécurité et au développement durable de la navigation intérieure.*

Là encore, la CCNR a adopté plusieurs décisions soutenant ces développements, en modifiant ses règlements. Certains documents tels que la patente du Rhin peuvent désormais être présentés sous forme électronique en cas de contrôle. De même, certaines informations nécessaires à la sécurité de la navigation intérieure doivent désormais être transmises par voie électronique par un nombre croissant de bateaux. La CCNR poursuit ainsi la mise en œuvre des Services d'Information Fluviale sur le Rhin, en s'appuyant notamment sur les standards CESNI.

Dans le domaine de la navigation automatisée, une définition internationale des niveaux d'automatisation adoptée en 2018 puis mise à jour en 2022, constitue désormais un document de référence pour les institutions et les acteurs de la navigation intérieure. En outre, un cadre juridique ainsi que des structures et procédures appropriées ont été établis pour autoriser des dérogations à l'ensemble des règlements de la CCNR dans le cadre de projets pilotes impliquant des bateaux automatisés ou conduits à distance. Plusieurs demandes de dérogation sont actuellement examinées et les premiers essais sont prévus pour 2024, confirmant le rôle d'avant-garde de la flotte rhénane. Enfin, ces nouvelles technologies impliquent également des travaux en matière de cybersécurité. Les résultats de ces travaux peuvent être utilisés directement par les États membres.

Le Règlement de police pour la navigation du Rhin a également été amendé afin de prendre en compte ces nouvelles technologies et de renforcer la sécurité de la navigation sur le Rhin. Ces travaux menés en coopération avec le secteur se sont traduits par la modernisation de certaines règles nautiques.

6. *NOUS aspirons à renforcer le rôle de la navigation intérieure en tant que mode de transport économiquement pertinent et à fort potentiel de développement et d'innovation.*

*NOUS invitons par conséquent la CCNR*

- à assurer, en coopération avec les États membres, un chargement/déchargement plus rapide et efficace des cargaisons de bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes,*
- à accélérer l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques numériques et multimodales,*
- à œuvrer en faveur d'une meilleure coordination des programmes de financement nationaux et à mettre à disposition des informations claires à cet égard.*

La CCNR continue de tenir lieu de plateforme pour les échanges entre ses États membres et les acteurs de la navigation intérieure, sur des thématiques telles que les chaînes logistiques reliant les ports maritimes et l'arrière-pays. Cela donne lieu à de précieux échanges de bonnes pratiques, par exemple afin de réduire l'encombrement dans les ports maritimes de Rotterdam et d'Anvers, en particulier en ce qui concerne les bateaux-conteneurs.

De 2020 à 2023, la CCNR a également participé aux travaux de recherche du projet PLATINA3 visant à mieux intégrer la navigation intérieure dans les chaînes logistiques.

Par ailleurs, la CCNR fait régulièrement le point sur les programmes de soutien nationaux de ses États membres et les suggestions du secteur en la matière. La CCNR continue de réfléchir aux améliorations à apporter, notamment en vue d'instruments financiers adaptés à la navigation intérieure au niveau européen.

7. *NOUS reconnaissons l'importance, à bord des bateaux, d'un personnel dûment formé et sommes conscients du défi que représentera dans un avenir proche la nécessité accrue de compenser les départs à la retraite.*

*NOUS invitons la CCNR*

- à développer une réglementation moderne et flexible en matière d'équipages, qui tienne compte aussi des aspects sociaux et de l'évolution rapide des conditions de travail à bord et à terre du fait de l'émergence de nouvelles technologies,*
- à apporter sa contribution pour renforcer l'attrait des professions de la navigation intérieure, par exemple par des campagnes de communication ciblées.*

Avec l'entrée en vigueur du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) le 1er avril 2023, la CCNR a introduit un système basé sur les compétences pour les qualifications professionnelles en navigation intérieure. Ce système qui repose sur les standards CESNI est harmonisé à l'échelle européenne en ce qui concerne l'obtention de qualifications professionnelles pour les membres d'équipage des bateaux de navigation intérieure. Parallèlement, comme indiqué précédemment, la CCNR a introduit pour la première fois la possibilité de déroger aux prescriptions relatives aux équipages à bord des bateaux innovants. Le thème de la qualification du personnel des bateaux utilisant des sources d'énergie alternatives et du personnel des bateaux automatisés ou conduits à distance revêt une importance majeure, en particulier pour le CESNI, mais aussi pour la CCNR.

Avec le nouveau RPN, la CCNR facilite également la reconversion des personnes issues du secteur maritime qui se reconvertissent pour travailler dans le secteur de la navigation intérieure. Le RPN améliore aussi les possibilités de promotion pour les membres d'équipage des bateaux de navigation intérieure. Les travaux menés par la CCNR dans le contexte de l'Observation du marché montrent que les campagnes de recrutement de personnel et les aides à la formation mises en place par les États membres doivent se poursuivre.

## Conclusions

La Déclaration de Mannheim a permis de dynamiser la réalisation de travaux essentiels. Des progrès significatifs ont été réalisés, mais il reste encore de nombreux défis à relever. Forte de son expérience de plus de 200 ans au service de la navigation intérieure, la CCNR est prête à agir. Il ne fait aucun doute que la CCNR est la mieux placée pour y répondre, grâce à ses connaissances à 360 degrés et à sa capacité à réagir rapidement à tout besoin politique. L'expertise de ses États membres et sa coopération avec toutes les parties prenantes permettent à la CCNR de trouver les meilleures solutions possibles aux défis actuels et futurs.

La CCNR veillera également à rester une organisation agile, adaptable et axée sur les défis prioritaires du présent et de l'avenir, dans un souci de rentabilité optimale.

La CCNR exercera les pouvoirs réglementaires qui lui ont été confiés par l'Acte de Mannheim et, avec le soutien de ses États membres, poursuivra son engagement en faveur d'une navigation intérieure prospère, sûre et respectueuse de l'environnement sur le Rhin et au-delà.

La CCNR continuera à évaluer en permanence les réponses apportées aux défis actuels et futurs et à rendre compte régulièrement, notamment dans le cadre des rapports de fin de présidence présentés tous les deux ans, des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Déclaration de Mannheim.