

RAPPORT INTERMÉDIAIRE

Décembre 2016

2018
vision 

SOMMAIRE

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



ENVIRONNEMENT
SOCIÉTÉ
ÉCONOMIE

INTRODUCTION

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 jusque 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.

“

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.

”



Sécurité et fiabilité

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.



“

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.

”



Formation et qualification

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.



“

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.

”



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 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.

”



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

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 ENGIN 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 européenne¹, la CCNR examinera les adaptations nécessaires de son cadre réglementaire.

¹ 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. 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.



“

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.

”



Modifications des conditions d'environnement

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.

“

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.

”



Chaînes logistiques

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.

“

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

”



Mise en application des conditions sociales de référence

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.

“

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.

”



Informations

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 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. 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.