



**CC/CP (05) 1 - Final**  
7 juin 2005

fr/de/nl

### **Communiqué à la presse**

La Commission Centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a tenu le 2 juin 2005 à Strasbourg sa session de printemps, sous la présidence de Madame Marjanne de KWAASTENIET, Commissaire des Pays-Bas.

#### **Attribution du statut d'Etat observateur à l'Ukraine**

Lors de sa session plénière de printemps, la CCNR a répondu favorablement à la demande de l'Ukraine de bénéficier du statut d'Etat observateur. Ce statut permettra à l'Ukraine qui est l'un des grands pays concernés par la navigation intérieure européenne, d'être associé aux travaux des organes de la CCNR. L'Ukraine est le 8ème Etat (après la Hongrie, la République tchèque, la Roumanie, la Bulgarie, la République slovaque, le Royaume-Uni et l'Autriche) à se voir attribuer un tel statut.

#### **Réunion informelle pour les Etats observateurs**

En marge de sa session plénière, la CCNR a organisé à l'intention des Etats observateurs une réunion informelle destinée à examiner les évolutions possibles en ce qui concerne le cadre institutionnel de la navigation intérieure européenne et à poursuivre les réflexions initiées par le rapport EFIN commandité en 2004 par les Etats membres de la CCNR.

#### **Vers une harmonisation renforcée des règles communautaires et rhénanes en matière de délivrance des patentes rhénanes / certificats de conduite**

La CCNR a adopté une résolution par laquelle elle exprime sa volonté de contribuer au rapprochement des réglementations communautaire et rhénane en matière de patentes / certificats de conduite en vue d'une reconnaissance sur le Rhin des certificats de conduite communautaires. Elle a chargé le Secrétaire Général de la CCNR de communiquer à la Commission européenne une étude analysant les différences existant en ce domaine entre les réglementations communautaire et rhénane et formulant des propositions de modification en vue d'aboutir à une équivalence des réglementations ainsi qu'à une reconnaissance réciproque. Ces propositions impliquent des modifications de la directive communautaire 96/50/CE, la CCNR étant disposée de son côté à faire évoluer la réglementation rhénane. La CCNR envisage la création d'un groupe de travail commun avec la Communauté européenne à cette fin. D'ores et déjà, des discussions sont en cours pour élargir à la Commission du Danube ce processus de rapprochement.

## **Atelier relatif à l'utilisation de la technique de la simulation de conduite en navigation intérieure**

La CCNR a approuvé l'initiative engagée par son secrétariat en coopération avec la délégation néerlandaise en vue de l'organisation le 8 novembre 2005 à Rotterdam d'un atelier consacré à la technique de la simulation de conduite et à son utilisation future dans la formation du personnel navigant.

### **Situation économique**

Sur l'ensemble de l'année 2004, les volumes transportés sur le Rhin traditionnel ont connu une progression de plus de 8% et les prestations de plus de 9 % par rapport à l'année 2003. C'est essentiellement au second semestre qu'une augmentation forte des volumes et des prestations a pu être constatée. Il convient cependant de relativiser ces taux de progression, 2003 ayant été marquée par un net recul des transports dû à une hydraulité très défavorable au second semestre. On peut ainsi constater que comparée aux valeurs de 2002, la progression en volumes n'a été que de 1,8% et les prestations ont connu un léger recul de l'ordre de 1,5%.

Les 3 premiers mois de l'année 2005 ont été marqués par une progression des volumes transportés de l'ordre de 7% par rapport à la période correspondante de l'année 2004. Cette évolution reflète la tendance observable au niveau des exportations à partir de la zone Euro et des importations. La progression du niveau des commandes auprès de l'industrie allemande provenant à la fois de l'étranger et de la demande intérieure au cours de cette période, laisse augurer une poursuite du niveau d'activité actuel dans les mois à venir notamment dans le secteur sidérurgique, les charbons, les produits chimiques et les marchandises conteneurisées.

Au cours de l'année 2004, l'hydraulité a été plus favorable qu'en 2003, notamment au second semestre. Une meilleure exploitation de la cale a de ce fait été possible et explique en grande partie la progression des volumes transportés. Pour les mois à venir, une hydraulité normale devrait pouvoir être espérée compte tenu des réserves de neige existant dans les Alpes.

Après une tendance temporaire à la baisse des prix du gasoil au cours des 3 derniers mois de l'année 2004, ceux-ci sont repartis vers les niveaux les plus élevés à partir de fin février 2005 pesant d'autant plus sur les charges d'exploitations des bateaux.

Les transports de conteneurs ont progressé de 17% pour les conteneurs vides et de 18% pour les conteneurs chargés sur le Rhin traditionnel. Cette évolution ne reflète que partiellement la progression dans les ports maritimes. Sur d'autres voies navigables notamment au niveau du trafic nord sud entre le Benelux et la France des taux de progression atteignant 35% ont pu être observés.

L'engorgement observé au cours de l'année 2004 dans les ports maritimes au niveau du transbordement vers le fluvial a incontestablement constitué un facteur limitant à une progression encore plus forte sur le Rhin. Pour faire face à la forte progression des transbordements de conteneurs dans les ports maritimes qui devrait se poursuivre dans les années à venir, des programmes d'extension des sites de transbordement ont déjà été lancés par les administrations portuaires. Il semble cependant que ceux-ci ne seront pas suffisants pour éviter les engorgements à court-terme. Une optimisation au niveau de certaines procédures liés aux documents de transport et à un regroupement des conteneurs pour rationaliser les opérations de chargement/déchargement seraient également nécessaires. En effet, sur les sites de transbordement les bateaux de navigation intérieure

se trouvent en concurrence pour ce qui est de l'accès aux quais avec les bateaux de mer qui obtiennent généralement la priorité du fait de leur taille. A moyen-terme, la création de nouveaux terminaux pour la navigation intérieure comme celui prévu dans le port de Rotterdam devrait améliorer la situation.

Concernant l'offre de cale sur le marché, on constate qu'au cours de l'année 2004, la capacité des flottes sur le marché intérieur des Etats membres de la CCNR a augmenté selon les données émanant des administrations nationales de l'ordre de 1,5 % pour la cale sèche et de 5,2% pour la cale citerne. Ces évolutions sont à comparer à l'évolution de la demande sur le marché. A titre indicatif, sur le Rhin traditionnel les volumes transportés par la cale sèche en 2004 se situent 3,2% au-dessus de la moyenne des 5 dernières années. Pour la cale citerne, les volumes transportés sur le Rhin traditionnel se situent 3% en dessous de la moyenne des 5 dernières années. Une tendance à la baisse des volumes transportés se dessine dans ce secteur, notamment au niveau des transports de produits pétroliers.

Sur ce marché de la cale citerne, plus précisément du transport de produits pétroliers, on constate donc que l'arrivée de capacités nouvelles sur le marché s'est poursuivie en 2004 à un rythme qui tend à creuser l'écart entre offre et demande de cale. Les frets sur ce marché évoluent de plus en plus à un niveau bas dans les périodes où l'hydraulicité permet le chargement à pleine capacité. Face à cette relative surabondance de cale, on note un report de la demande de transport vers les unités équipées de doubles coques. Se profile ainsi les signes précurseurs d'une crise de surcapacité dont les bateaux équipés de coques simples seront les premières victimes. Le rythme des mises en service de nouvelles unités attendues en 2005 laisse présager une aggravation de la situation. Il semblerait que lors de la décision de mettre en service de la cale nouvelle il ne soit pas du tout tenu compte des perspectives d'évolution de la demande de transport à court et moyen-terme de ce secteur. Dans ces conditions, on ne peut que réitérer un appel à la vigilance en direction de la profession concernée pour ses décisions d'investissement.

#### **Observation du marché :**

Dans le but de pouvoir disposer d'indicateurs réguliers sur l'évolution de la situation économique en navigation intérieure, la commission européenne et la CCNR ont trouvé un accord, avec l'appui des organisations de la profession OEB et UENF pour la mise en place d'un système d'observation du marché. Ce système sera établi sur la base de l'existant au niveau rhénan. Il sera progressivement étendu à l'ensemble du réseau navigable européen et complété au niveau de son contenu. Il est notamment prévu d'y inclure des indications sur l'exploitation microéconomique. Les premières publications seront attendues au courant de cette année.

#### **Le Rhin classée en secteur protégé dans le cadre de Natura 2000**

Des secteurs importants des eaux et des berges du Rhin, la principale voie navigable d'Europe et à ce titre l'une des plus importantes magistrales d'Europe, ont bénéficié d'un classement en secteurs écologiques protégés. Il s'agit de la principale conclusion d'un rapport relatif à la protection de secteurs du Rhin et proches du Rhin dans le cadre du régime européen de protection Faune-Flore-Habitat (Natura 2000) établi par les directives 92/43/CEE et 97/62/CE. Ce rapport a été présenté à la Commission Centrale par son Comité technique permanent à l'occasion de la dernière session plénière de printemps. Dans son rapport, le Comité constate que les secteurs protégés en France et aux Pays-Bas concernent exclusivement des berges et zones à terre ou des plans d'eau qui ne sont pas utilisés en tant que voies navigables. En revanche, environ 50 % des secteurs du Rhin moyen et supérieur en Allemagne sont protégés et concernent le plan d'eau, souvent classé de berge à berge. Dans ces mêmes secteurs, de nombreuses zones à terre bénéficient

également d'une protection. Pour la France, s'ajoutent d'autres secteurs du Rhin qui ont été protégés dans le cadre de la directive relative à la conservation des oiseaux sauvages (Directive 79/409/CEE).

La mise en œuvre de ces directives vient seulement d'être lancée, ce qui limite pour le moment les possibilités d'émettre des prises de position officielles relatives à l'incidence sur la navigation intérieure de la mise sous protection des secteurs concernés. Toutefois, on ne peut exclure que l'entretien et l'éventuel aménagement de la voie navigable soient soumis dans certains secteurs à des restrictions voire des interdictions. L'obtention des autorisations conformément aux procédures juridiques actuelles prévues en liaison avec la protection de l'environnement pourrait s'avérer plus difficile. Par ailleurs, les administrations compétentes en matière de protection de l'environnement qui sont chargées d'apprécier l'incidence possible sur les secteurs protégés devront également analyser l'incidence de la navigation en tant que telle. La navigation et les projets de travaux sur la voie navigable pourraient ainsi être soumis aux procédures de contrôle et d'autorisation prévues par les directives, y compris lorsque les secteurs protégés n'incluent pas le chenal navigables ou se limitent aux berges.

La Commission Centrale, constatant que les objectifs du régime FFH ne sont en principe pas en contradiction avec ceux de la navigation intérieure européenne, invite ses Etats membres qui sont également membres de la Communauté européenne à s'assurer, lors de la mise en œuvre de ces directives, que seront pris en compte les intérêts d'une navigation rhénane et intérieure sûre, respectueuse de l'environnement et économique ainsi que les obligations qui découlent de l'Acte de Mannheim.

### **Prochaine session**

La prochaine session plénière ordinaire de la Commission Centrale est prévue le 1<sup>er</sup> décembre 2005 à Strasbourg.

### **Commission Centrale pour la Navigation du Rhin**

2, Place de la République  
F – 67082 STRASBOURG CEDEX  
☎ 00 33 (0)3 88 52 20 10  
Fax : 00 33 (0)3 88 32 10 72  
Adresse E-Mail : [ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)  
Site internet : [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)