



**CC/CP (06) 2 – Final**  
31 mai 2006

fr/de/nl

## **COMMUNIQUE A LA PRESSE**

---

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) s'est réunie en session plénière à Strasbourg, le 31 mai 2006.

Cette session a été la première présidée par le nouveau Président de la CCNR, Monsieur l'Ambassadeur Paul SEGER, Chef de la délégation suisse.

### **1) Déclaration des Ministres des Etats membres de la CCNR (« Déclaration de Bâle »)**

La réunion plénière de la CCNR s'est félicitée de la Déclaration faite à Bâle le 16 mai 2006 par les Ministres responsables de la navigation intérieure d'Allemagne, de Belgique, de France, des Pays-Bas et de Suisse. Ceux-ci rappellent l'importance de la navigation sur le Rhin qui constitue l'axe central de la navigation intérieure européenne et renouvellent leur soutien à la CCNR. En même temps, ils saluent l'initiative « NAIADES » de l'Union européenne qui vise à développer la navigation intérieure européenne. La CCNR veut apporter une aide concrète à la réalisation de cet objectif commun et approfondir sa collaboration institutionnelle avec la Commission européenne ainsi qu'avec d'autres Commissions fluviales comme la Commission du Danube.

La Déclaration accorde une importance particulière à la pratique d'une navigation respectueuse de l'environnement notamment en matière de réduction des émissions de gaz et particules, du taux de soufre dans le gazole ainsi que de la consommation de carburant.

Enfin, les Ministres chargent la CCNR de passer en revue les réglementations s'appliquant à la navigation intérieure afin, si possible, de les simplifier et de les alléger tout en sauvegardant un haut niveau de sécurité et de respect de l'environnement.

### **2) Les grandes orientations de la CCNR**

M. Seger a présenté les orientations de la présidence pour l'action de la CCNR durant les années 2006-2007. Trois objectifs stratégiques se dessinent :

- suite à la Déclaration du 16 mai 2006 des Ministres, la CCNR veut poursuivre son rôle actif pour la navigation intérieure. A cette fin, elle veillera à dynamiser ses structures et soumettra à une analyse critique son appareil réglementaire. Elle développera son rôle de forum entre les acteurs de la navigation rhénane et intérieure.
- La CCNR entend renforcer sa coopération avec l'Union européenne, les Commissions fluviales et les autres organisations concernées.
- La CCNR cherchera à mettre en valeur les atouts environnementaux de la navigation intérieure. Elle approfondit sa coopération avec les Commissions de protection des fleuves (CIPR, ICPDR) et poursuit son action en vue de réduire les pollutions susceptibles d'être causées par la navigation intérieure. Elle renforcera la réglementation du transport des marchandises dangereuses et accélérera la mise en application de l'accord sur les déchets provenant de la batellerie.

Pour mettre en œuvre ces orientations, la CCNR a adopté les programmes de travail de ses différents comités.

### **3) Situation économique de la navigation rhénane**

En dépit d'une progression des volumes enregistrés dans les ports maritimes de l'ordre de 5%, les volumes transportés sur le Rhin ont connu un léger recul de l'ordre de 1% en 2005. En partie cette situation s'explique par une période de basses eaux prolongée en automne. Les petites unités en particulier, ayant une plus grande flexibilité quant à l'hydraulicité, ont su profiter de ces conditions et de la nette hausse de frets.

La forte augmentation des prix du pétrole et par là même du carburant, qui s'est poursuivie en 2005 et au cours des premiers mois de 2006, a pesé sur la rentabilité des bateaux.

Dans la cale sèche, le rythme des mises en service de cale nouvelle reste assez faible, alors qu'en cale citerne, le rythme reste soutenu. Les premiers mois de l'année 2006 se situent à ce titre dans la continuité de la tendance observable pour l'année 2005.

### **4) Les nouveaux standards de suivi et de repérage en navigation intérieure (Standard VTT 2006)**

Au terme de travaux préliminaires réalisés par le groupe d'experts européen "Tracking and Tracing on Inland Waterways", la Commission Centrale a adopté le standard international pour le suivi et le repérage des bâtiments en navigation intérieure (Vessel Tracking and Tracing). A travers l'adoption précoce de ce standard, elle souhaite offrir aux développeurs et usagers la sécurité nécessaire sur le plan de la planification et de l'investissement et faciliter l'introduction de ces services également sur des voies navigables autres que le Rhin. Le standard permet d'uniformiser les systèmes d'échange automatique de données nautiques entre les différents bateaux et entre ces bateaux et des services à terre, ce qui contribuera à améliorer encore la sécurité et le bon ordre de la navigation ainsi que la protection de l'environnement.

### **5) Les amendements à l'ADNR**

Une série d'amendements a été apportée par la CCNR au Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin dans le cadre de l'ADNR. Ces amendements résultent d'une part de l'évolution technique et des demandes présentées par les délégations et la profession. D'autre part, ils proviennent d'une volonté d'harmonisation des réglementations internationales relatives au transport de marchandises dangereuses.

En 2009, des critères de dangerosité des matières pour l'eau, la santé et l'environnement aquatique seront pris en compte. La CCNR a donc prescrit la mise en service d'un nouveau type de bateau citerne à double coque dans lequel la plupart des matières (dont probablement l'essence et le gasoil) devront être transportées.

### **6) Les mesures d'aménagement sur le Rhin**

La Commission Centrale a également approuvé une série d'aménagements hydrotechniques sur le Rhin qui contribuent à améliorer les conditions de navigation tout en ayant une incidence favorable sur l'environnement.

### **Situation économique de la navigation rhénane**

La demande en matière de transport fluvial est restée soutenue sur l'ensemble de l'année 2005 et au cours des premiers mois de 2006. Ceci correspond au niveau d'activité économique en Europe de l'Ouest, toujours sous l'effet de la demande mondiale. En effet, une progression des transbordements maritimes au niveau des ports de Rotterdam et d'Anvers avoisinant 5% indique que le niveau des échanges internationaux continue à se développer, fournissant ainsi une demande de transport toujours croissante à la navigation intérieure européenne. Cette dernière doit donc se mettre en situation pour pouvoir répondre à cette demande et ne pas perdre des parts de marché.

Malgré ce contexte économique favorable, sur l'ensemble de l'année les volumes transportés sur le Rhin tout comme les prestations fournies sur l'ensemble de l'année ont reculé de 1 % en 2005. Le volume global transporté sur le Rhin traditionnel est tout de même resté supérieur à 200 millions de tonnes et les prestations fournies supérieures à 43 milliards de TKM dans un contexte de basses eaux entre la mi-octobre 2005 et mi-février 2006.

Cette situation caractérisée par une hydraulité se situant, d'après l'échelle de Kaub plus de 120 jours à des niveaux entraînant le versement des « suppléments pour basses eaux » et même des arrêts temporaires de la navigation pour les plus grandes unités, n'est pas sans rappeler celle de l'été 2003, autant par l'ampleur que par la durée. Dans ce contexte, les petites unités sont les seules à pouvoir fonctionner dans de bonnes conditions de chargement et à des niveaux de frets intéressants pour l'exploitant. A l'inverse, les situations de basses eaux ont eu un impact négatif sur la productivité moyenne des grandes unités et particulièrement sur les unités à double coque. Au printemps 2006, la combinaison de précipitations importantes avec la fonte des neiges a entraîné des crues sur le Rhin. L'impact des fluctuations de l'hydraulité sur la navigation rhénane nous rappelle la forte dépendance de ce mode de transport par rapport au climat.

Après une progression de l'ordre de 40% en 2004, le prix du gasoil pour les bateaux a, au cours de l'année 2005, encore progressé de plus de 30 % si l'on se base sur les moyennes annuelles. Cette tendance, a incontestablement pesé sur la rentabilité des bateaux, malgré les clauses dites « de gasoil » qui n'ont cependant pas suffi pour compenser les effets de ce renchérissement. Cette conjoncture devrait se poursuivre, compte tenu des évolutions sur le marché mondial du pétrole.

Au cours du second semestre 2005, les transports de produits conteneurisés ont poursuivi leur développement sur le Rhin avec une augmentation approchant 8%. Sur l'année, le rythme de progression a été un peu inférieur à celui observable un an plus tôt, à cause du manque d'eau. L'activité conteneurs est également restée soutenue dans les ports maritimes au cours de l'année 2005. Les premiers mois de l'année 2006 laissent entrevoir la poursuite de cette tendance favorable.

Dans la cale sèche, le rythme des mises en service de cale nouvelle reste assez faible, alors qu'en cale citerne, le rythme reste soutenu. Les premiers mois de l'année 2006 se situent à ce titre dans la continuité de la tendance observable pour l'année 2005 et ce malgré les appels des investisseurs à la vigilance, notamment dans le secteur de la cale citerne.

**Déclaration des ministres des Etats membres de la  
Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)  
Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas, Suisse :  
(« Déclaration de Bâle »)**

Les ministres d'Allemagne, de Belgique, de France, des Pays-Bas et de la Suisse, responsables de la navigation rhénane se sont réunis le 16 mai 2006 à Bâle sur invitation de la présidence suisse de la CCNR, et ont adopté la déclaration suivante:

*Nous rappelons* l'importance de la navigation sur le Rhin, qui constitue, avec son volume de 70% de tous les transports fluviaux, l'axe essentiel de la navigation intérieure européenne, et qui offre un mode de transport d'avenir, bien connecté au rail et à la route, compétitif et répondant à des standards élevés de sécurité et d'environnement.

*Nous réaffirmons* le principe de la liberté de la navigation du Rhin, conformément à l'acte de Mannheim et à ses protocoles additionnels, et nous sommes déterminés à prendre toutes les mesures propres à la garantir.

*Nous soulignons* à cet égard le rôle important et les compétences de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), qui garantit un haut standard de sécurité pour le transport fluvial et qui promeut la préservation de l'environnement, et nous lui renouvelons notre soutien dans sa mission de développement de la navigation rhénane.

*Nous soutenons* tous les efforts visant à développer les voies de navigation intérieure européennes d'une manière durable et axée sur l'avenir. En font partie, entre autres, le maintien en bon état des voies navigables, la mise à disposition d'infrastructures adaptées sous la responsabilité des Etats membres de la CCNR, ainsi qu'une mise en œuvre qui soit coordonnée entre les secteurs économiques de la navigation intérieure et de la gestion de l'eau des objectifs de la Directive cadre de l'Union européenne relative à la gestion de l'eau.

*Nous saluons* l'initiative « Naïades » de l'Union européenne (UE) qui vise à consolider durablement la navigation intérieure en Europe. La CCNR veut apporter une contribution substantielle à la réalisation de ce but commun, aux côtés de l'UE, de la Commission du Danube, des autres commissions fluviales et de tous les autres acteurs concernés. La collaboration institutionnelle entre la CCNR et l'UE devrait être approfondie sur la base de l'accord de coopération du 3 mars 2003 et dans le respect des compétences des deux parties. Afin de promouvoir une harmonisation la plus étendue possible des règlements sans créer une bureaucratie additionnelle, nous sommes prêts à intensifier la coopération également avec les autres commissions fluviales européennes.

*Nous accordons* une importance particulière à l'objectif d'une navigation intérieure sur le Rhin et sur les autres voies navigables européennes qui soit à la fois durable et respectueuse de l'environnement. A cette fin, nous nous efforçons de promouvoir la coopération avec la Commission internationale pour la protection du Rhin. Dans l'intérêt d'une meilleure protection de l'environnement, d'autres progrès substantiels, notamment dans le domaine de la réduction des émissions de gaz et de particules, du taux de soufre dans le gazole ainsi que de la consommation de carburant des bateaux de navigation intérieure, seront nécessaires. Il convient de tirer parti à cet effet de toutes les possibilités, y compris les initiatives émanant de la profession de la navigation et de l'exploitation portuaire, les mesures d'incitation positive et celles relatives à la formation et l'information. Il faut également prendre en compte la flotte existante afin d'atteindre aussi rapidement que possible les objectifs de réduction précités.

*Nous soulignons* la contribution importante des professions de la navigation et des professions portuaires, intervenant sous leur propre responsabilité et dans le cadre de l'économie de marché, à la navigation rhénane et à l'économie nationale des Etats membres de la CCNR, et réaffirmons notre disponibilité à rechercher dans le dialogue avec ce secteur d'activité des solutions d'avenir aux problèmes qu'il rencontre.

*Nous estimons* qu'il faut préserver et accroître l'attractivité des professions liées à la navigation rhénane par le biais de formations initiales et complémentaires modernes, tout en les dotant d'un cadre juridique et social adapté au contexte actuel, et nous invitons le secteur à contribuer à l'accomplissement de cet objectif par des mesures appropriées.

*Nous attachons de l'importance* à ce que la navigation rhénane opère dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible, et chargeons la CCNR de vérifier à cet égard la pertinence et la nécessité des règles actuelles et futures de la navigation intérieure, dans le respect des impératifs de maintien d'un haut niveau de sécurité et de préservation de l'environnement. Il conviendrait que la vérification des règlements soit finalisée rapidement afin que la CCNR puisse rendre d'ici fin 2007 une décision sur les règlements susceptibles d'être simplifiés ou abrogés.

Bâle, le 16 mai 2006

### **Les nouveaux standards de suivi et de repérage en navigation intérieure (Standard VTT 2006)**

La Commission Centrale a adopté le Standard "Vessel Tracking and Tracing" pour la navigation intérieure sur la base des travaux préliminaires réalisés par le groupe d'experts européen "Tracking and Tracing on Inland Waterways". Elle a ainsi fait un pas important vers la standardisation des services d'information pour la navigation intérieure (River Information Services - RIS) en Europe. Ce nouveau standard permet d'uniformiser les systèmes d'échange automatique de données nautiques entre les différents bateaux et entre ces bateaux et des services à terre, ce qui contribuera à améliorer encore la sécurité de la navigation, la fluidité du trafic et la protection de l'environnement.

Grâce à l'adoption précoce de ce standard international, la Commission Centrale donne aux développeurs et aux usagers la sécurité nécessaire pour les investissements et facilite l'introduction de ces services y compris sur des voies navigables autres que le Rhin. La Commission Centrale n'a par contre pris aucune décision relative à la mise en place de tels systèmes ou à l'obligation faite aux bateaux de posséder les équipements correspondants.

Dans le secteur de la navigation maritime, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a introduit, pour l'échange automatique de données nautiques, le système automatique d'identification (AIS). Tous les navires effectuant des voyages internationaux conformément à SOLAS, chapitre 5, sont équipés d'un système AIS depuis fin 2004. Afin de répondre aux exigences spécifiques de la navigation intérieure, le groupe d'experts européen "Tracking and Tracing on Inland Waterways" a adapté l'AIS pour aboutir au système AIS-Intérieur, compatible avec l'AIS utilisé en navigation maritime. Parallèlement, une alternative à l'AIS a été développée : l'Automatic Identification via Internet Protocol" (IA-IP). Cette solution devra cependant encore être éprouvée et ne sera complétée que dans une étape ultérieure.

Le standard, les révisions ultérieures visant à tenir compte du progrès technique et les enseignements tirés de l'utilisation, ainsi que les modifications apportées aux protocoles de communication spécifiques à la navigation intérieure seront publiés par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sur son site Internet ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)).