



CC/CP (06) 3 – Final
27 novembre 2006

fr/de/nl

COMMUNIQUE A LA PRESSE

Final

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) s'est réunie le 23 novembre 2006 pour sa session plénière d'automne à Strasbourg, sous la présidence de l'Ambassadeur Paul SEGER, Chef de la délégation suisse.

1) Profondeur garantie de 2.80 m du chenal navigable en aval de Duisbourg

La Commission Centrale a notamment pour mission de veiller à ce que le Rhin offre de bonnes conditions de navigabilité et suit à cet effet les travaux réalisés par les Etats riverains. Elle a pris note avec beaucoup de satisfaction des communications des délégations allemande et néerlandaise l'informant qu'à la suite de travaux d'aménagement le chenal de navigation en aval de Duisbourg offre désormais une profondeur garantie de 2,80 m au lieu de 2,50 m. Cet aménagement fournit d'excellentes conditions de navigation et permettra à la navigation rhénane d'être encore plus performante.

2) Un numéro d'identification unique pour tous les bateaux de navigation intérieure en Europe

Afin de faciliter la mise en oeuvre des réglementations rhénanes et communautaires en matière de prescriptions techniques des bateaux et de services d'information fluviales, il sera nécessaire que tous les bateaux soient identifiés à l'avenir selon un procédé uniforme dans toute l'Europe.

Sur la base de propositions d'un groupe de travail créé au sein de la CCNR mais ouvert à tous les Etats européens, un numéro européen unique d'identification des bateaux à 8 chiffres a été défini (numéro ENI). Pour les bateaux disposant d'un certificat rhénan, ce sera le numéro officiel actuel précédé d'un «0 ». Ce numéro restera le même durant toute la vie du bateau.

La Commission Centrale a modifié son règlement de visite et son règlement de police pour adopter ce nouveau numéro. L'attribution de ce nouveau numéro entrera en vigueur au 1^{er} avril 2007 ; mais les détenteurs de numéros existants n'ont à modifier l'affichage de ceux-ci que lors du renouvellement de leur certificat de visite après la date susmentionnée.

3) Reconnaissance de certificats de conduite non rhénans

La Commission Centrale souhaite faciliter l'exercice de la profession et la mobilité des bateliers. Elle s'efforce de mettre en place des mécanismes de reconnaissance de patentes et certificats non rhénans afin qu'ils puissent être utilisés sur le Rhin.

Un pas supplémentaire a été fait en ce sens. D'une part, il sera possible de conduire sur le secteur Bâle-Iffezheim avec un certificat de conduite communautaire sans devoir détenir une patente du Rhin. D'autre part, les titulaires de la patente roumaine – comme c'est déjà le cas pour les titulaires de patentes autrichienne, hongroise, polonaise et tchèque – bénéficient désormais d'exemptions leur permettant d'obtenir la patente rhénane selon une procédure fortement simplifiée.

4) Prévention du terrorisme

La Commission a tenu un débat sur la question de la prévention du terrorisme sur le Rhin après avoir entendu un exposé de Monsieur Rüdiger Clauß, Directeur au Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Développement urbain de l'Allemagne. La concertation va se poursuivre en ce domaine en vue de proposer à la Commission européenne un certain nombre de mesures concrètes s'appuyant sur la réalité rhénane.

Pour toute information complémentaire :

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
Palais du Rhin
2 place de la République
67082 Strasbourg
Tél : 00 33 (0)3 88 52 20 10
Fax : 00 33 (0) 3 88 32 10 72
E-mail : ccnr@ccr-zkr.org
Internet : <http://www.ccr-zkr.org>

ANNEXES

(destinées à la presse spécialisée)

**Un numéro d'identification unique pour tous les bateaux
de navigation intérieure en Europe**

De plus en plus de systèmes de communication et d'information en navigation intérieure nécessitent une reconnaissance fiable et efficace, des unités circulant sur la voie navigable. Pour prendre en compte ce besoin, la Commission Centrale, en étroite collaboration avec la Communauté européenne, a élaboré un nouveau système d'identification des bateaux intérieurs.

A cette fin, elle a approuvé une modification du règlement de police et du règlement de visite des bateaux du Rhin, aux fins d'instituer un « numéro européen unique d'identification des bateaux » ou dans le jargon « numéro ENI » (Art 2.17, 2.18 et 24.08 du RVBR).

Le nouveau système reprend globalement l'actuel système en vigueur sur le Rhin (numéro officiel, également connu sous l'appellation numéro européen). Il s'appliquera à tous les bateaux détenant un certificat de visite et aux unités souhaitant participer aux services d'information fluviale (SIF/RIS). Une particularité concerne le caractère invariable du numéro, car dorénavant le numéro restera attaché au bateau, même dans le cas de son transfert vers un autre pays. Le nouveau numéro sera appliqué, dans le cadre du RVBR, à partir du 1^{er} avril 2007 pour toute nouvelle unité. Pour les bateaux existants, auxquels un numéro officiel a déjà été attribué, ils garderont celui-ci avec le chiffre « 0 » placé devant le numéro existant.

L'attention des propriétaires des bateaux est attirée sur le fait que pour les bateaux rhénans il n'y a pas lieu de modifier immédiatement l'affichage du numéro sur la structure du bateau, mais seulement au moment du prochain renouvellement de leur certificat de visite après le 1^{er} avril 2007 ; une période transitoire suffisamment adaptée à la circonstance sera encore prévue.

Evolution de l'activité de transport fluvial sur le Rhin

I) Observations générales

En 2006, l'Europe a bénéficié des effets d'une croissance économique plus soutenue notamment du fait des exportations à destination de l'Asie et d'une relance de la consommation intérieure dans les Etats européens. Cette situation, favorable à la demande de transport, devrait se poursuivre dans les mois à venir. Malgré ce contexte économique, les volumes transportés sur le Rhin traditionnel au cours du premier semestre 2006 ont diminué de 0,9% et les prestations ont connu une baisse de l'ordre de 3,4% par rapport à l'année précédente.

Comme l'un des facteurs explicatifs possibles, l'hydraulicité mérite de plus en plus d'attention, compte tenu des évolutions climatiques en cours. Le trafic rhénan reste dépendant de l'hydraulicité comme on a pu le constater au cours de l'hiver 2005-2006. Il importe par conséquent de mener des réflexions quant aux moyens de pallier cet inconvénient à l'avenir, aussi bien au niveau du bateau que des infrastructures.

Par ailleurs, au cours des 3 premiers mois de l'année 2006, le prix du gasoil a poursuivi sa hausse. Dès le mois d'août, une baisse s'est amorcée à l'image de celle intervenue sur le marché pétrolier. Au niveau de l'exploitation, le poste « carburant » atteindra certainement en 2006 un haut niveau parmi les charges d'exploitation. La tendance qui s'est dessinée à partir du mois d'août laisse entrevoir une amélioration de la situation.

II) Situation de la cale sèche

Dans l'ensemble, les volumes transportés par cale sèche ont stagné par rapport au premier semestre de l'année 2005. La plupart des secteurs ont vu leurs volumes diminuer, à l'exception des transports de charbon et de matériaux de construction.

Une nette progression des transports de charbon avec + 6,7% a pu être observée au cours du premier semestre 2006. Celle-ci s'explique d'une part, par un regain d'activité dans le secteur sidérurgique, après une légère pause au niveau de la production en 2005, et d'autre part, par un recours accru au charbon en remplacement du pétrole au niveau des centrales électriques, compte tenu du prix très élevé du pétrole.

Dans le secteur du bâtiment et des matériaux de construction, après plusieurs années de baisse des transports dans ce domaine, on note au cours du premier semestre 2006 une progression dépassant + 6,6% des volumes de marchandises transportées dans ce secteur. Cette évolution est liée à un regain d'activité dans le secteur du bâtiment et des travaux publics en Allemagne, qui avait subi une baisse conjoncturelle depuis plusieurs années. Les principales augmentations de volumes portent sur les transports de sables et graviers vers l'aval à partir du mois de mars 2006.

III) Transport par conteneur

Malgré une croissance de 8% des volumes de conteneurs transbordés au niveau des ports maritimes d'Europe de l'ouest, notamment sous l'effet des échanges commerciaux avec la Chine, les volumes transportés sur le Rhin traditionnel n'ont augmenté que de + 2,3% dans l'ensemble. Les conteneurs chargés ont progressé de + 1,4% et les conteneurs vides de + 4%. Si une hydraulicité insuffisante a quelque peu limité les transports au cours des premières semaines de l'année, ce sont surtout les problèmes rencontrés au niveau du transbordement dans les ports maritimes liés d'une part aux capacités de transbordement, d'autre part, à certains problèmes de gestion informatique.

Au niveau des ports maritimes, on note l'avancée des ports d'Allemagne du nord (Hambourg, Brême) pour lesquels les volumes transbordés ont progressé de + 12,2%, alors que pour les ports ARA ils n'ont progressé que de + 7%. Cette tendance peut également être observée pour d'autres marchandises du secteur de la cale sèche. Elle s'accompagne souvent d'un ralentissement parallèle des arrivages de ce type de marchandises dans les ports ARA. Cette évolution ne favorise pas le trafic rhénan.

IV) Cale citerne

Dans l'ensemble, les volumes transportés par la cale citerne ont diminué de l'ordre de 4,5% pour des raisons à la fois conjoncturelles et structurelles.

On note en particulier une baisse de 5,9 % des transports de produits pétroliers au cours du premier semestre 2006. Au début de l'année, une hydraulicité insuffisante a limité les transports dans les bateaux à double coque et ce malgré une demande de transport réelle. Sur un plan structurel, c'est avant tout la modernisation d'une raffinerie dans le Valais Suisse qui devrait durablement avoir des incidences sur l'approvisionnement en essence de ce pays par le Rhin et s'accompagner d'une diminution des fuels lourds dérivés à l'exportation, le raffinage se faisant à présent sur place. A plus long terme, la tendance est également à une baisse de la consommation d'essence et de fuel domestique dans les Etats d'Europe de l'ouest.

Les transports pour le compte du secteur chimique ont diminué de 0,9 %, mais le regain de croissance dans ce secteur devrait soutenir la demande de transport dans les mois qui viennent.

Reconnaissance de certificats de conduite non rhénans

Actuellement, toute personne souhaitant conduire un bateau sur le Rhin doit détenir une patente rhénane. Cette situation devrait évoluer prochainement. Suite à l'adoption du Protocole additionnel n°7, la Commission Centrale reconnaîtra bientôt la validité sur le Rhin d'autres certificats de conduite. Les premières reconnaissances devraient être prononcées en 2007. Les titulaires de certificats de conduite nationaux autres que la patente rhénane seront alors autorisés à conduire sur le Rhin.

Un nouveau pas a été opéré en ce sens lors de la session plénière d'automne.

- Il est désormais déjà possible de conduire sur le secteur compris entre Bâle et Iffezheim sans patente rhénane. Un certificat de conduite communautaire, conforme à l'annexe I de la directive du Conseil 91/672/CEE, ou délivré en vertu de la directive du Conseil n° 96/50/CE, suffit pour conduire sur ce secteur.
- Les patentes roumaines de capitaine de catégories A, B et C ont par ailleurs été reconnues équivalentes à la grande patente dans le cadre de l'article 3.05 chiffre 3 du Règlement des patentes du Rhin. En vertu de cet article, les titulaires desdites patentes bénéficient d'exemptions leur permettant d'obtenir la patente rhénane plus facilement. Concrètement, les titulaires de ces patentes n'auront désormais à justifier que de leur connaissance des Règlements et dispositions en vigueur sur le Rhin et de leur connaissance du secteur demandé lors de l'examen d'obtention de la grande patente.

Introduction de l'édition 2.0 du standard ECDIS Intérieur

Les systèmes électroniques d'affichage de cartes et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur) améliorent la sécurité de la navigation intérieure. Ils peuvent aussi contribuer à optimiser l'exploitation des bateaux et des voies navigables sur la base d'informations plus précises et par la visualisation des dimensions effectivement disponibles du chenal navigable. La CCNR avait adopté une première édition du standard applicable en ce domaine au printemps 2001. Lors de sa session plénière d'automne, elle a adopté une nouvelle rédaction du standard préparée par le groupe d'experts ECDIS Intérieur. Ce nouveau standard tient compte de l'évolution à l'échelle mondiale de l'harmonisation des cartes électroniques destinées à la navigation intérieure, de leur prise en compte dans les procédures de l'Organisation Hydrographique Internationale (OHI), de la nécessité d'une certification des cartes utilisées en mode navigation ainsi que d'autres modifications résultant des enseignements concrets tirés de l'utilisation du système ECDIS Intérieur au cours des dernières années. D'autres organisations internationales telles que la Communauté européenne, la CEE/NU et la Commission du Danube envisagent également d'introduire ce standard ou sa nouvelle édition.

Une carte électronique utilisée aux fins de la navigation (Mode Navigation – superposition à l'écran de l'image radar et d'une carte électronique) doit offrir un contenu minimum et doit présenter de manière exacte les conditions réelles qui règnent sur la voie navigable. C'est pourquoi la CCNR a décidé que chaque carte devra désormais être soumise à un contrôle de conformité et, si la conformité est avérée, faire l'objet d'une certification par l'autorité chargée de la mise à disposition de cartes de navigation sur les voies navigables ou secteurs navigables relevant de son champ de compétence (autorité compétente). Ceci permettra au conducteur ainsi qu'aux services de police de vérifier aisément la conformité de la carte pour une utilisation en mode navigation.

Parallèlement au groupe européen d'experts ECDIS Intérieur, chargé de l'adaptation permanente du standard, a été établi un groupe international d'harmonisation des cartes électroniques de navigation intérieure (IEHG) chargé notamment de l'harmonisation des spécifications de produit du standard.

Examen par la CCNR de l'extension du standard des annonces électroniques en navigation rhénane

L'échange électronique de données en navigation intérieure peut contribuer à réduire notablement la charge de travail des parties concernées tout en améliorant l'intégrité des données transmises. C'est pourquoi la CCNR envisage d'étendre à l'avenir le standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure adopté en 2003 en prescrivant la transmission électronique aux postes de trafic de certaines données importantes sur le plan de la sécurité.

Au cours de sa session plénière, la CCNR a chargé son Comité du Règlement de police

1. d'élaborer des propositions visant à étendre le standard à des annonces supplémentaires relatives à la cargaison, aux personnes à bord ainsi qu'à d'autres domaines ; cette réflexion sera confiée au groupe de travail RIS en coopération avec le Groupe international d'experts Electronic Reporting ;
2. d'élaborer d'ici la session plénière du printemps 2007 des propositions visant à prescrire progressivement dans le Règlement de Police pour la Navigation du Rhin la transmission électronique suivant ce standard des annonces exigées par ledit règlement, en tenant compte des équipements disponibles ; cette mesure s'appliquerait d'abord aux bateaux porte-conteneurs. Les études nécessaires seront réalisées par le Groupe de travail du Règlement de police et en coopération avec la profession de la navigation,

Sur la proposition d'un Groupe international d'experts, la CCNR a également procédé à l'adaptation permanente du Standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure afin de tenir compte des enseignements tirés entre temps de l'application concrète du standard. D'autres organisations internationales, notamment la Communauté européenne, envisagent également d'introduire ce standard ou sa nouvelle édition.

Amélioration de la sécurité par des exigences plus restrictives relatives aux installations de gouverne à bord des bateaux de la navigation intérieure

La navigation intérieure a la réputation d'être un mode de transport particulièrement sûr. Afin de réduire davantage encore les risques d'accidents, la CCNR a procédé à une révision des exigences applicables aux installations de gouverne des bateaux de la navigation intérieure, les pannes de ces installations constituant l'une des principales causes d'accidents.

A cet effet, la CCNR a adapté les exigences correspondantes du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin, qui n'avaient guère évolué depuis plus de dix ans, afin de tenir compte du progrès technique et des procédures concrètes appliquées au sein d'entreprises de la navigation intérieure réputées pour leur gestion exemplaire.

La CCNR a également procédé à l'incorporation définitive dans le Règlement de Visite des Bateaux du Rhin de nombreuses prescriptions de caractère temporaire afin d'améliorer la transparence de ce règlement. D'autres modifications résultent de l'harmonisation des prescriptions du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin et de la future directive communautaire établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure élaborée par le groupe de travail commun de la CCNR et de l'UE.