



CC/CP (07) 2

7 mai 2007

Or. de fr/de/nl/en

COMMUNIQUE A LA PRESSE

La table ronde de la CCNR préconise un abaissement à 10 ppm de la teneur en soufre des carburants utilisés en navigation intérieure, ceci à l'échelle européenne et en une seule étape, ainsi que l'établissement d'exigences de qualité conformes à la norme EN590.

Plus de 60 experts représentant la navigation intérieure européenne, les constructeurs de moteurs, l'industrie de la construction navale, les fabricants et distributeurs de produits pétroliers ainsi que des représentants de la Commission européenne et des gouvernements des Etats membres et des Etats observateurs de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, ont examiné et défini au cours de la table ronde tenue le 3 mai 2007 à Strasbourg des conditions compatibles avec le développement de la navigation intérieure européenne pour l'introduction de carburants à faible teneur en soufre :

1. Les représentants de la navigation intérieure et des gouvernements, notamment, ont souligné la nécessité d'une introduction rapide des carburants à faible teneur en soufre afin de préserver l'environnement et de consolider la première place de la navigation intérieure en termes de performances environnementales par rapport aux autres modes de transport.
2. Les types et les années de construction des moteurs utilisés en navigation intérieure étant extrêmement diversifiés, il convient de s'assurer préalablement à l'introduction de carburants à faible teneur en soufre que les moteurs en service pourront être exploités en toute sécurité avec de tels carburants. Des mesures techniques d'accompagnement devront être définies pour les moteurs susceptibles de présenter des difficultés lors de l'utilisation de carburants à faible teneur en soufre.
3. Après l'abaissement à 1000 ppm prévu en 2008, les experts recommandent un abaissement à 10 ppm en une seule étape ; l'étape intermédiaire que constitue l'abaissement à 300 ppm proposé par la Commission européenne est rejetée car jugée peu utile et génératrice de dépenses inutiles.
4. Afin de garantir la sécurité de fonctionnement des moteurs, les carburants devront désormais présenter certaines caractéristiques techniques concernant leur qualité et respecter la norme européenne EN 590. Il sera nécessaire de vérifier si les composants biogènes autorisés dans les carburants sont susceptibles de poser des problèmes en navigation intérieure.
5. L'abaissement de la teneur en soufre à 10 ppm se traduira par une réduction des émissions polluantes. Des baisses bien plus importantes pourront être obtenues par la mise en œuvre des prochaines étapes de valeurs limites applicables aux émissions de gaz d'échappement, lesquelles sont actuellement élaborées au niveau des experts et pourraient être introduites à partir des années 2012 et 2016. La disponibilité des carburants à faible teneur en soufre proposés est une condition préalable à la mise en œuvre future de techniques de réduction des effluents gazeux.

La CCNR communiquera les résultats de la table ronde à ses Etats membres et Etats observateurs ainsi qu'au rapporteur au Parlement européen chargé de la modification des directives communautaires.

Monsieur l'ambassadeur Paul Seger, Président de la CCNR, a accueilli les participants et a rappelé la déclaration de Bâle des Ministres du transport des Etats membres de la CCNR du 6 mai 2006, dans laquelle les ministres ont demandé une baisse significative de la teneur en soufre des carburants utilisés en navigation intérieure afin d'améliorer les performances environnementales de ce mode de transport. L'écho très favorable dont a bénéficié la table ronde dans les milieux économiques concernés témoigne de l'importance de la question soulevée par la CCNR et de la reconnaissance du rôle de cette dernière en tant que forum pour une recherche efficace de solutions.

M. Ivo ten Broeke, Commissaire de la navigation rhénane des Pays-Bas et animateur de la table ronde, a souligné dans son introduction le lien entre l'abaissement de la teneur en soufre et la réduction des émissions de gaz d'échappement. Il a évoqué une étude du projet de recherche CREATING soutenu par l'UE, dont il ressort que les prochaines valeurs limites proposées par les experts de la CCNR permettront à la navigation intérieure de préserver sa compétitivité sur le plan environnemental.

M. Ian Hodgson, collaborateur de la Direction générale de l'environnement de la Commission européenne, a présenté la proposition de la Commission visant à modifier les directives correspondantes relatives aux carburants. La proposition d'une réduction de la teneur en soufre en deux étapes, 300 ppm fin 2009 puis 10 ppm fin 2011 résulte de réflexions relatives au rapport coût/efficacité des mesures sur le plan environnemental. L'examen de la proposition a été entamé au sein du groupe de travail du Conseil et le Parlement européen examinera cette question au plus tard cet automne.

M. Rinus de Korte, Président de l'Union européenne pour la navigation fluviale, a souligné dans son intervention le souhait de la navigation intérieure d'aboutir à une conversion rapide. La navigation intérieure est un mode de transport respectueux de l'environnement et le demeurera aussi à l'avenir. La principale question soulevée en liaison avec cette conversion porte sur la qualité du carburant. Il convient de s'assurer que non seulement les moteurs neufs mais aussi les moteurs déjà en service fonctionneront sans difficultés en utilisant des carburants à faible teneur en soufre.

M. Peter Scherm, Secrétaire général de Euromot, a indiqué que les moteurs de la navigation intérieure bénéficieront à l'avenir des techniques de réduction des émissions développées pour les véhicules routiers et que, par conséquent, les carburants habituellement utilisés par ces véhicules devront également être utilisés en navigation intérieure. L'application de la norme EN 590 sera nécessaire à cet effet. Etant donné que les constructeurs de moteurs ne sauraient formuler des recommandations générales relatives à la compatibilité de moteurs plus anciens avec les carburants à faible teneur en soufre, ils proposent que toutes les parties concernées, c'est-à-dire les constructeurs de moteurs, l'industrie pétrolière et les propriétaires de bateaux lancent une étude ou un programme d'essais destiné à identifier les moteurs nécessitant des mesures d'adaptation particulières et à préciser la teneur de ces mesures.

M. Martin Suenson, représentant de Europa, l'association des principales sociétés pétrolières européennes, a souligné que, pour des raisons pratiques, le futur carburant destiné à la navigation intérieure devrait faire partie de l'un des grands groupes de produits tels que le fioul ou le Diesel routier. Le rapport coût/efficacité de la conversion devrait être analysé. Il s'est déclaré favorable au programme d'essais proposé par les constructeurs de moteurs.

Les représentants des associations de distributeurs de produits pétroliers et des services d'avitaillement ont souligné qu'une baisse en une seule étape pourrait être mise en œuvre rapidement et n'occasionnerait que de faibles coûts. Ils estiment que les carburants de qualité supérieure exigés ne pourront pas être mis à disposition à un coût similaire à celui des carburants actuels. Ils jugent indispensable de procéder à une conversion simultanée dans tous les Etats membres de l'UE et de la CCNR, afin d'éviter les problèmes logistiques et notamment les distorsions de concurrence.

M. Bert de Vries, représentant de la CESA, a indiqué que selon l'industrie européenne de la construction navale, l'utilisation de carburants à faible teneur en soufre ne devrait pas poser de problèmes pour les moteurs anciens, sous réserve que ces carburants respectent certains paramètres techniques tels que ceux définis notamment par la norme EN 590.

M. Gernot Pauli, Ingénieur en Chef de la CCNR, a souligné dans son intervention finale qu'il sera encore possible au cours des prochaines semaines de porter à la connaissance des décideurs du Parlement européen et du Conseil les conditions dans lesquelles pourrait être introduit un carburant à faible teneur en soufre tout en assurant la compatibilité avec le développement de la navigation intérieure européenne.

Des informations supplémentaires relatives à la table ronde, notamment les interventions des participants, sont mises à disposition sur le site Internet de la CCNR www.ccr-zkr.org