



CC/CP (07) 3 – Final
4 juin 2007

fr/de/nl

COMMUNIQUE A LA PRESSE

La Commission Centrale a tenu le 31 mai 2007 sa réunion plénière de printemps.

1) Mise en œuvre de la Déclaration de Bâle

A l'occasion de cette session, elle a entendu le rapport de son Président, Monsieur l'Ambassadeur Paul Seger, Chef de la délégation suisse sur les actions entreprises pour mettre en œuvre les orientations figurant dans la « Déclaration de Bâle » du 16 mai 2006 des Ministres des Etats membres de la CCNR.

A cet égard, les délégations ont relevé avec satisfaction les initiatives en vue d'une prise en compte renforcée de l'environnement par la navigation intérieure, en particulier en ce qui concerne le recours à un gasoil pauvre en soufre, la réduction des émissions de moteurs de bateaux et le développement des bateaux double-coque.

La session plénière a pris note des réflexions en cours visant à rationaliser et simplifier la réglementation développée par la CCNR. Ce travail tient compte de l'harmonisation croissante au plan européen des prescriptions applicables à la navigation intérieure et d'une interrelation de plus en plus étroite entre la réglementation rhénane et la réglementation communautaire.

2) Reconnaissance de certificats non rhénans

La Commission Centrale a adopté des résolutions visant à permettre aux titulaires de certificats de conduite non rhénans de conduire un bateau sur le Rhin. Les modalités pratiques de cette reconnaissance ont à cet effet été déterminées.

C'est ainsi un pas dont il convient de souligner la portée qui est accompli dans le sens de l'harmonisation du droit fluvial en Europe et qui devrait déjà faciliter l'exercice de la profession et la mobilité des bateliers. Par ailleurs, afin de simplifier et de rationaliser la réglementation, les deux règlements jusque là distincts, portant l'un sur les patentes du Rhin et l'autre sur les patentes radars, ont été fondus en un seul, intitulé "Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin", et qui entrera en vigueur le 1er avril 2008.

3) Carburant pauvre en soufre pour la navigation intérieure

Se fondant sur les résultats de sa table ronde du 3 mai 2007, la CCNR préconise des mesures favorables à une réduction importante et rapide de la teneur en soufre du carburant utilisé pour la navigation intérieure (voir le détail de ces mesures en annexe). Elle participera activement aux études relatives à la compatibilité entre les moteurs anciens et ce carburant pauvre en soufre ainsi qu'aux effets de l'adjonction de biocarburant dans le contexte de la navigation intérieure.

4) Bateaux de passagers

Par ailleurs, la CCNR a entendu un représentant du secteur des bateaux de passagers, M. STRAUBHAAR, représentant de IG RiverCruise qui a présenté l'évolution de ce secteur et les questions qui y sont liées. Les délégations ont relevé le développement très rapide de cette activité. La flotte européenne de bateaux de cabines comprend aujourd'hui environ 350 bateaux représentant plus de 30.000 lits. Ces chiffres continueront de croître dans les années à venir car cette activité rencontre un grand succès auprès du public européen et extra européen, notamment américain. La CCNR poursuit, en coopération avec le secteur concerné et en liaison avec les instances communautaires l'examen du cadre réglementaire de cette activité afin que les meilleures garanties soient assurées aux passagers.

5) Situation économique de la navigation rhénane

La session plénière a noté que l'année 2006 a été caractérisée dans la cale sèche comme dans la cale citerne par une demande de transport soutenue et un niveau des frets tendanciellement en hausse, surtout dans la cale sèche, les évolutions ayant été plus contrastées pour la cale citerne.

Parmi les charges d'exploitation le poste « carburant » reste très élevé en 2006 la baisse nette amorcée en septembre, période de forte activité, est venue soulager cette charge.

La mise en service d'unités nouvelles s'est poursuivie en 2006. Depuis un certain temps, une saturation des capacités de production au niveau des chantiers navals et des sous-traitants en équipements peut être constatée. Celle-ci risque de se poursuivre compte tenu de la demande croissante de bateaux citerne à double-coque dans la perspective de l'entrée en vigueur entre 2009 et 2018 de nouveaux critères d'affectation des matières à transporter.

En 2006, l'impact de la saturation du transbordement des conteneurs entre les terminaux maritimes et bateaux fluviaux a été très net. De ce fait, la navigation rhénane n'a bénéficié que très faiblement de la forte progression du marché des transports par conteneurs, alors que l'hydraulicité était globalement favorable.

Pour 2007, compte tenu des perspectives économiques générale en Europe de l'Ouest et au niveau mondial, la demande de transport devrait rester soutenue dans tous les secteurs clients de la navigation rhénane.

6) La Commission Centrale standardise les appareils AIS pour la navigation intérieure

Au cours de sa session de printemps, la CCNR a adopté des prescriptions et des prescriptions de contrôle pour les appareils AIS utilisés en navigation intérieure. La CCNR pense que l'utilisation de tels appareils, déjà obligatoire en navigation maritime, se développera aussi en navigation intérieure dès les prochains mois et que leur présence à bord de bateaux de la navigation intérieure ira de soi d'ici quelques années, à l'instar des appareils de radiotéléphonie. L'AIS Intérieur, le système automatisé d'identification des bateaux adapté à la navigation intérieure, est le système automatique de suivi et de repérage des bateaux le plus répandu. Son introduction permettra d'améliorer encore la sécurité et le bon ordre de la navigation ainsi que la protection de l'environnement.

A travers l'adoption précoce de ce standard, la CCNR souhaite offrir aux développeurs et usagers la sécurité nécessaire sur le plan de la planification et de l'investissement et faciliter l'introduction du système AIS Intérieur également sur des voies navigables autres que le Rhin.

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)

Adoption de nouvelles normes relatives au carburant de la navigation intérieure

- Position de la CCNR -

La mise à disposition de la navigation intérieure d'un carburant pauvre en soufre en vue de réduire les émissions des moteurs de bateaux constitue un objectif important pour renforcer la dimension écologique de ce mode de transport et indispensable comme préalable à l'introduction de technologies pour le traitement des émissions des moteurs.

Se fondant sur les résultats de la table ronde de Strasbourg du 3 mai 2007 qui a rassemblé des représentants de l'ensemble des parties concernées et de la Direction compétente de la Commission Européenne, la CCNR préconise les mesures suivantes :

- passage en une seule étape à une teneur de 10 ppm et ce dès que possible,
- poursuite, en liaison avec la CCNR, des études relatives à la compatibilité entre les moteurs anciens et un carburant pauvre en soufre,
- adoption d'une norme de qualité comparable à EN 590 pour le carburant de la navigation intérieure,
- soutien de principe à l'adjonction de biocarburant ; notamment au-delà d'un taux de 5 %, il y a toutefois lieu de procéder au préalable à des études complémentaires sur les effets de ce carburant dans le contexte particulier de la navigation intérieure,
- utilisation de carburant pauvre en soufre de manière uniforme pour l'ensemble du réseau de la navigation intérieure européenne avec une possibilité d'introduction plus rapide pour des voies et plans d'eau séparés.

La CCNR demande aux Etats concernés par la navigation intérieure et aux instances de l'Union européenne de soutenir cette position. Elle s'engage à transmettre aux acteurs intéressés les éléments résultant des études susnommées.

**Reconnaissance par la Commission Centrale de
certificats de conduite autres que rhénans**

Sur la base du Protocole additionnel n°7 à la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin, la Commission Centrale s'est engagée dans un processus de reconnaissance de la validité, sur le Rhin, de certificats de conduite autres que la patente du Rhin et de certificats d'aptitude à la conduite au radar, ce qui devrait simplifier les obligations des professionnels et contribuer ainsi au développement d'un grand marché européen de la navigation intérieure.

Une nouvelle étape a été franchie en ce sens lors de la session plénière du printemps 2007. La Commission Centrale a adopté une version modifiée du Règlement des patentes et du Règlement des patentes radar visant à adapter leurs dispositions aux reconnaissances à venir. Soucieuse que la navigation rhénane opère dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible, la CCNR a par ailleurs regroupé les dispositions relatives aux patentes du Rhin et aux patentes radar dans un seul règlement, intitulé « Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin » (Verordnung über die Patente für die Schifffahrt auf dem Rhein). Ce nouveau règlement, qui remplacera le Règlement des patentes du Rhin et le Règlement des patentes radar actuels, entrera en vigueur dans les Etats membres au 1^{er} avril 2008.

Des mesures d'application ont par ailleurs été adoptées à l'attention des Etats qui souhaitent déposer une demande de reconnaissance sur le Rhin de leurs certificats nationaux. Cette résolution précise les modalités et les critères selon lesquels les demandes seront examinées par la CCNR. Les premières décisions de reconnaissance devraient être prononcées à l'automne 2007, avec effet au printemps 2008.

Situation économique de la navigation rhénane

Soutenue par un taux de croissance du PIB de la zone Euro qui a atteint 2,7 % en 2006, la demande de transport sur le Rhin a progressé en 2006. Ainsi, les volumes transportés sur le Rhin traditionnel en 2006 ont progressé de 3 % et au second semestre 2006, la progression a même dépassé 8 % par rapport au deuxième semestre 2005, qui, avait été affecté par une hydraulité insuffisante. Pour l'année 2007, les prévisions pour la croissance économique de la zone Euro sont optimistes, si bien que la demande de transport rhénan devrait rester soutenue.

L'année 2006 n'aura pas été marquée par des périodes de basses eaux aussi prolongées que 2005. Au cours du deuxième semestre 2006, les prix du carburant ont enfin connu une baisse par rapport au niveau le plus élevé atteint en août. Celle-ci s'est poursuivie jusqu'à la fin du mois de janvier où la tendance s'est à nouveau inversée. Sur l'ensemble de l'année 2006, on constate que le prix du gasoil a été en moyenne 12 % plus élevé que pour l'année 2005, ce malgré cette baisse au cours des 4 derniers mois de l'année.

Parmi les marchandises qui ont le plus progressé sur l'ensemble de l'année, on note les produits sidérurgiques avec + 5 %, les charbons avec + 7,6 %, les sables et graviers avec + 10 % et pour la cale citerne le secteur chimique avec + 2 %. Ces progressions s'expliquent toutes par une croissance forte dans les secteurs industriels correspondants.

Les transports par conteneurs ont quelque peu diminué (1 %) sur le Rhin traditionnel alors que les arrivages dans les ports maritimes ont affiché des hausses de volumes qui dépassent 4 % pour Rotterdam, + 8 % pour Anvers tandis que le port d'Amsterdam a même connu sur ce marché un triplement des volumes par rapport à 2005. Le fait que la navigation rhénane n'ait pu bénéficier de ce développement est dû à l'engorgement des sites de transbordement vers le fluvial. Notamment le port de Rotterdam touche manifestement à ses limites. On peut noter que sur le Rhin, ce sont les transports de conteneurs vides qui ont diminué de 8,5 %, les transports de conteneurs pleins ayant progressé de près de 3 % en 2006, notamment vers l'aval.

Le premier trimestre 2007 semble renouer avec la croissance des transports rhénans de conteneurs, hormis les effets néfastes de l'interruption de la navigation suite à l'accident à Cologne au mois de mars. Les arrivages dans les ports ARA poursuivent leur forte progression en 2007 et il appartiendra à la navigation rhénane et intérieure de tirer le meilleur profit de cette conjoncture très favorable.

La mise en service d'unités nouvelles s'est poursuivie en 2006 à un rythme soutenu. Si pour la cale citerne, le nombre d'unités mises sur le marché est inférieur de moitié à celui observable en 2005, ce ralentissement temporaire n'est pas dû à une politique d'investissement plus restrictive de la part des exploitants. Il faut en chercher la cause au niveau des capacités de production des chantiers navals et des sous-traitants en équipements tous deux devant faire face à une activité de nouvelle construction très soutenue au plan mondial. Depuis un certain temps, ils travaillent au maximum de leur capacité. L'année 2007 devrait à nouveau être marquée par l'arrivée d'un nombre important d'unités sur le marché.

En vue des nouveaux critères d'affectation des matières à transporter en bateaux à double coque qui entreront en vigueur entre 2009 et 2018, la flotte citerne aura besoin de toute la capacité de construction soit environ 60 unités par an, pour parvenir à se renouveler d'ici 2018.

La Commission Centrale standardise les appareils AIS pour la navigation intérieure

Au cours de sa session de printemps, la CCNR a adopté des exigences et prescriptions de contrôle pour les appareils AIS utilisés en navigation intérieure. Le CCNR pense que l'utilisation de tels appareils, déjà obligatoire en navigation maritime, se développera aussi en navigation intérieure dès les prochains mois et que leur présence à bord de bateaux de la navigation intérieure ira de soi d'ici quelques années, à l'instar des appareils de radiotéléphonie.

L'AIS Intérieur, le système automatisé d'identification des bateaux adapté à la navigation intérieure, est le système automatique de suivi et de repérage des bateaux le plus répandu. Son introduction permettra d'améliorer encore la sécurité et le bon ordre de la navigation ainsi que la protection de l'environnement. A travers l'adoption précoce de ce standard, la CCNR souhaite offrir aux développeurs et usagers la sécurité nécessaire sur le plan de la planification et de l'investissement et faciliter l'introduction du système AIS Intérieur également sur des voies navigables autres que le Rhin. Le standard d'essai pour l'AIS Intérieur tient compte autant que possible des exigences actuellement applicables aux appareils AIS utilisés à bord de navires de mer, afin que ces appareils puissent être adaptés aisément aux besoins spécifiques de la navigation intérieure et que les procédures d'agrément de type pour les appareils AIS Intérieur puissent être mises en œuvre en limitant les contraintes supplémentaires.

La Commission Centrale prévoit en outre,

- de n'autoriser à partir du 1^{er} avril 2008 que l'installation d'appareils AIS conformes à ce Standard à bord de bâtiments de la navigation rhénane,
- d'autoriser jusqu'au 31 décembre 2011 l'utilisation de transpondeurs OMI Classe A installés à bord de bateaux de la navigation intérieure jusqu'au 31 mars 2008, preuve à l'appui, ou installés à bord de navires de mer.

Le groupe européen d'experts "Tracking and Tracing on Inland Waterways" a conçu le standard et préparera si nécessaire des propositions pour son adaptation permanente. La CCNR propose que le standard soit incorporé à la directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure, afin d'assurer l'application de prescriptions uniformes pour l'agrément de type et le montage d'appareils AIS Intérieur sur toutes les voies navigables de l'Union européenne.

L'adoption du Standard ainsi que les amendements ultérieurs au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin offriront à l'avenir les conditions pour une utilisation sûre du système AIS Intérieur. L'adoption de ce standard n'est pas assortie d'une obligation d'équipement.

Le standard, dont le titre exact est "Appareils AIS Intérieur à bord de bateaux de la navigation intérieure conformément au standard Suivi et repérage en navigation intérieure - exigences relatives à l'utilisation et à la performance, méthodes d'essais et résultats exigés (Standard d'essai pour l'AIS Intérieur)" sera publié dès les prochaines semaines sur le site Internet de la CCNR (www.ccr-zkr.org).