



CC/CP (07) 5 – Final
10 décembre 2007

fr/de/nl

COMMUNIQUE A LA PRESSE

La Commission Centrale a tenu sa session plénière d'automne les 5 et 6 décembre 2007.

Cette session a été consacrée notamment au bilan de ces deux dernières années d'activité sous présidence suisse (2006-2007) et à la détermination des principales tâches pour les années à venir (2008-2009) sous présidence allemande.

Les délégués ont vivement remercié M. l'Ambassadeur SEGER, Chef de la délégation suisse pour son engagement durant sa période de présidence, laquelle a été marquée par l'adoption de la Déclaration ministérielle de Bâle du 16 mai 2006, par le lancement des travaux de réorganisation de l'appareil réglementaire de la CCNR pour la navigation rhénane et par plusieurs tables rondes sur l'introduction des carburants à faible teneur en soufre et sur les bateaux à double coque en navigation intérieure, qui ont eu une grande résonance.

La présidence allemande qui débutera le 1^{er} janvier 2008 souhaite

- consolider et développer avec mesure le rôle historique de la CCNR pour le soutien de la navigation intérieure européenne,
- contribuer à une participation active de la CCNR à l'élaboration d'une politique européenne de la navigation intérieure par des initiatives déterminantes.

Sur le fond, l'action de la présidence allemande portera sur la protection de l'environnement et du climat ainsi que sur le changement climatique. Elle s'attachera ainsi à renforcer les qualités environnementales de la navigation rhénane, notamment grâce à des normes plus strictes pour les émissions des moteurs et par une prise en compte précoce des effets des changements climatiques sur la navigation intérieure. Un congrès international sur le thème des changements climatiques et la navigation rhénane sera organisé durant le premier semestre 2009. L'accent sera mis aussi sur le renforcement de la coopération internationale de la CCNR, en particulier avec la Commission européenne, la Commission du Danube et la Commission internationale de protection du Rhin.

Parmi les questions techniques traitées durant cette session, il convient de citer l'adoption de dispositions relatives à l'agrément et à l'utilisation d'appareils destinés à identifier et localiser les bateaux de la navigation intérieure. Par ailleurs, la CCNR a décidé de rendre obligatoire la voie électronique pour l'échange d'annonce pour les bateaux porte-conteneurs. Cette obligation sera progressivement étendue à d'autres bâtiments. Enfin, la CCNR poursuit son action en faveur d'une harmonisation européenne de la réglementation technique relative à la navigation intérieure en par l'établissement des conditions réglementaires pour la reconnaissance sur le Rhin de certificats de navigation non rhénans.

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)

Situation économique de la navigation rhénane

I. Observations générales

Au cours du 1^{er} semestre 2007, la navigation intérieure a bénéficié notamment dans le secteur de la cale sèche d'une situation économique favorable en Europe de l'Ouest. La cale citerne par contre, a subi une baisse des volumes transportés. Dans ce contexte, le volume global de marchandises transporté sur le Rhin traditionnel a globalement progressé de l'ordre de 3%. Au cours de l'été, cette tendance favorable pour la cale sèche s'est poursuivie et ce n'est que vers l'automne que des fluctuations au niveau de l'hydraulicité sont venues perturber quelque peu les transports. Le contexte de la demande de transport reste pour le moment favorable. Les effets possibles d'un léger ralentissement de la croissance en Europe de l'Ouest, qui pourraient résulter des évolutions conjoncturelles aux Etats-Unis ne peuvent à ce jour être évalués.

II. Marchandises transportées

Les transports liés au secteur agricole, qui représentent environ 11% des volumes transportés sur le Rhin, ont évolué de manière contrastée en étroite liaison avec les fluctuations des prix sur le marché. Une augmentation des transports de blé peut être attendue en 2008.

Les transports des marchandises traditionnelles de la navigation rhénane comportant les matériaux de construction et les marchandises liées à la sidérurgie représentent globalement un plus de 40 % des volumes transportés. Ils ont évolué favorablement avec une progression de près de 7 % par rapport à l'année précédente, soutenus par la bonne conjoncture actuelle. Cette tendance devrait se poursuivre dans les mois à venir.

Les transports liés au secteur de l'énergie, qui représentent près de 30% des volumes transportés ont diminués de 5% au cours du premier semestre 2007. Plus en détail, les transports de charbon ont diminués, notamment suite à un hiver particulièrement doux et aux stocks existants. Les perspectives pour les transports de charbon sont cependant bonnes à moyen-terme, compte tenu de la politique énergétique de l'Allemagne qui envisage de développer les centrales électriques au charbon et au prix toujours plus élevé du pétrole. A cet égard, les transports de produits pétroliers ont diminués dans l'ensemble de 6 %.

Les transports de produits chimiques qui représentent environ 9 % des volumes transportés ont progressés de près de 9 % soutenus par la croissance observable dans ce secteur qui devrait se poursuivre dans les mois qui viennent.

Les transports de produits conteneurisés représentent actuellement plus de 9% des volumes transportés sur le Rhin.

L'engorgement au niveau des transbordements dans le port de Rotterdam qui n'a toujours pas trouvé de solution satisfaisante pour la navigation intérieure est responsable d'une certaine baisse conjoncturelle. De ce fait, sur le Rhin les volumes transportés en EVP ont légèrement régressé sur cette période, même si la proportion de conteneurs chargés a augmenté. Parallèlement, dans les ports ARA les transbordements de conteneurs, continuent à afficher des taux de progression à 2 chiffres. Il est évident que des pertes de parts de marché pour la navigation intérieure résultent de cette situation.

Il convient de noter qu'un certain nombre de terminaux intérieurs donnent également des signes de saturation.

Dans ce contexte de forte croissance des transports par conteneurs qui revêt un caractère structurel, seules des solutions à moyen et long terme semblent possibles. Elles passent par des mesures supra structurelles lourdes visant à augmenter la capacité des sites de transbordement et à rationaliser leur fonctionnement dans un contexte multimodal.

III. Conditions d'exploitation

L'hydraulicité sur le Rhin n'a pour ainsi dire pas connu de période de basses eaux au premier semestre et la fin de l'été 2007. Dans ces conditions, l'exploitation de la cale a pu se faire d'une manière relativement optimale jusqu'en été. Au cours de l'automne, des fluctuations plus importantes de l'hydraulicité ont pu être observée. La navigation a même été arrêtée durant quelques jours sur certains secteurs, avant qu'une période de basses eaux n'apparaisse au cours du mois de septembre.

Après une baisse temporaire au dernier trimestre de l'année 2006, dès le mois de janvier 2007 le prix du carburant a de nouveau progressé. Cette hausse s'est accélérée depuis le mois d'août 2007, pour atteindre des niveaux records au cours des dernières semaines. On constate ainsi une hausse de l'ordre de 25% au cours des 10 premiers mois de l'année. Cette évolution des prix du carburant, constitue un élément d'incertitude au niveau de l'exploitation, d'autant plus qu'aucun inversement de tendance ne se profile à ce jour et que compte tenu du contexte mondial du marché du pétrole, il s'agit d'une tendance structurelle. L'importance déjà accrue du poste « carburant » parmi les charges d'exploitation devrait donc perdurer.

IV. Offre de cale

Les données dont on peu disposer semblent indiquer un rythme moins soutenu quand à la mise sur le marché de nouvelles unités.

Nouvelle amélioration des conditions de navigation sur le Rhin

Les conditions de navigation sur le Rhin connaissent une nouvelle amélioration ! La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a pris acte avec satisfaction de cette information communiquée de ses Etats membres, l'Allemagne et les Pays-Bas, au cours de sa session d'automne. Les mesures appliquées par ces Etats garantissent la sécurité et le bon ordre de la navigation en dépit de l'augmentation constante du trafic sur la plus importante voie navigable d'Europe.

Les principales mesures concernent l'alimentation en débit solide et la stabilisation du lit du fleuve. Outre leur utilité pour la navigation, ces mesures ont également une incidence favorable sur l'écologie du bassin du Rhin en évitant l'abaissement du lit et l'abaissement du niveau de la nappe phréatique qui en résulterait. La profession de la navigation sera certainement satisfaite des mesures prises sur le Rhin néerlandais, lesquelles portent sur la rénovation de barrages et d'écluses et sur l'extension de l'offre concernant les points de dépose d'automobiles et les aires de stationnement. Toutes les mesures sont mises en œuvre à la condition de n'impliquer aucune conséquence négative sur l'environnement mais, au contraire, d'améliorer à chaque fois que possible les conditions environnementales par l'exploitation de situations dites de "gagnant-gagnant".

La Commission Centrale réglemente l'agrément d'appareils AIS pour la navigation intérieure

A l'occasion de sa session d'automne, la CCNR a adopté les prescriptions relatives à l'agrément et au montage d'appareils AIS pour leur utilisation en navigation rhénane. La CCNR pense que ces appareils déjà obligatoires en navigation maritime feront partie dans quelques années de l'équipement standard des bateaux de la navigation intérieure au même titre que les appareils de radiotéléphonie actuellement et que, comme ces derniers, ils contribueront de manière significative au bon ordre et à la sécurité de la navigation intérieure.

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. Après l'adoption précoce des exigences et prescriptions de contrôle (Standard d'essai) au printemps de cette année, la CCNR a souhaité à la fois établir des conditions générales claires et fiables pour l'introduction de l'AIS sur le Rhin et contribuer à l'utilisation de l'AIS sur d'autres voies de navigation intérieure par l'adoption de ces prescriptions relatives à l'agrément et au montage. Afin de garantir la sécurité d'utilisation de cette technologie qui constitue une innovation pour la navigation intérieure et afin de prévenir l'acquisition d'appareils non conformes par les propriétaires de bateaux qui en seront les usagers, la CCNR a décidé d'introduire une procédure d'agrément de type. Etant donné que les exigences applicables à l'AIS Intérieur tiennent compte autant que possible des exigences actuellement applicables aux appareils AIS utilisés à bord de navires de mer, les appareils pourront être adaptés aisément aux besoins spécifiques de la navigation intérieure et les procédures d'agrément de type pour les appareils AIS Intérieur pourront être mises en œuvre en limitant les contraintes supplémentaires.

Par l'application de ces prescriptions, la Commission Centrale

- n'autorisera à partir du 1^{er} avril 2008 que l'installation à bord de bâtiments de la navigation rhénane d'appareils AIS pour lesquels la procédure d'agrément de type a attesté la conformité Standard d'essai,
- n'autorisera que jusqu'au 31 décembre 2011 l'utilisation de transpondeurs OMI Classe A installés à bord de bateaux de la navigation intérieure avant le 31 mars 2008 inclus, preuve à l'appui, ou installés à bord de navires de mer.

La CCNR propose que les adoptées soient incorporées 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 de navigation intérieure de l'Union européenne.

L'adoption du standard d'essai au printemps de cette année et des amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin et au Règlement de visite des bateaux du Rhin cet automne permet d'établir les conditions pour une utilisation sûre de l'AIS Intérieur. Ces amendements aux règlements de la navigation rhénane ne prévoient pas d'obligation de posséder les équipements correspondants.

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)" est déjà publié sur le site Internet de la CCNR (www.ccr-zkr.org) ; les amendements aux règlements de la navigation rhénane qui viennent d'être adoptés y seront également disponibles d'ici quelques semaines. Par l'introduction de l'AIS Intérieur en coopération étroite avec les administrations de ses Etats membres et la profession de la navigation, la CCNR souligne une nouvelle fois son rôle de précurseur dans le secteur de la navigation intérieure européenne. L'innovation contribue au développement d'une navigation intérieure à la fois sûre, rentable et moderne.

Reconnaissance sur le Rhin de certificats de bateau non rhénans

La Commission Centrale a entamé sur la base du protocole additionnel n° 7 à sa Convention révisée pour la navigation du Rhin le processus de reconnaissance de certificats de bateau autres que le certificat de visite afin de simplifier les obligations des exploitants de bateaux et de contribuer ainsi à l'aboutissement d'un marché européen de la navigation intérieure uniformisé à l'échelle européenne.

Au cours de sa session d'automne 2007, la Commission Centrale a amendé le Règlement de visite des bateaux du Rhin afin d'y inscrire la possibilité de reconnaître à l'avenir des documents équivalents. La CCNR a également amendé le Règlement de police pour la navigation du Rhin afin que soit prise en compte dans ce règlement fondamental pour la navigation rhénane la possibilité de naviguer sur le Rhin avec des certificats de conduite et des certificats de bateau autres que ceux spécifiquement prévus pour le Rhin sous réserve que ces certificats aient été reconnus à cet effet.

Dans le cadre d'une prochaine étape seront adoptées des prescriptions d'application à l'attention des Etats qui souhaiteront déposer une demande de reconnaissance de leurs certificats nationaux pour la navigation sur le Rhin. Ces prescriptions établiront les modalités et critères sur la base desquels la CCNR examinera ces demandes. Les premières décisions relatives à la reconnaissance de tels certificats devraient intervenir en automne 2008 et concerneront les certificats communautaires délivrés par des Etats qui auront mis en œuvre entre temps la directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure.

Annonces électroniques - Introduction de l'obligation d'échanger les données par voie électronique en navigation rhénane

Constatant que les conditions organisationnelles et techniques pour l'échange d'annonces par voie électronique sont globalement réunies pour la navigation rhénane, la Commission Centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a décidé d'en prescrire l'utilisation. Dans un premier temps, à partir du 1^{er} avril 2008, les bateaux qui transportent plus de 20 conteneurs ou qui transportent des conteneurs de matières dangereuses seront tenus de communiquer par voie électronique leurs annonces obligatoires aux centrales de secteur. La communication par voie électronique sera étendue à d'autres catégories de bâtiments soumises à l'obligation d'annonce une fois que des enseignements suffisants seront disponibles.

Préalablement à toute décision, la Commission Centrale a consulté dans le cadre d'une réunion d'information des représentants des associations et des experts de tous les secteurs concernés par la chaîne d'information relative au transport de conteneurs en navigation intérieure. Cette réunion a permis d'établir une "liste de tâches" à effectuer d'ici l'introduction des annonces obligatoires qui constitue un défi technique et organisationnel pour toutes les parties concernées. Les experts et décisionnaires de la Commission Centrale estiment néanmoins que ce défi pourra être relevé compte tenu de l'intérêt considérable que revêt l'échange électronique des données pour toutes les parties concernées et compte tenu de la volonté de coopérer affichée par tous les participants présents à la réunion d'information.

Depuis de nombreuses années, les bateaux présentant un risque particulier du fait de leurs dimensions ou de leurs cargaisons sont tenus de se signaler aux centrales de secteurs et postes de trafic afin de communiquer des informations importantes relatives au bateau et à sa cargaison. Le nombre élevé de bateaux exploités sur le Rhin et l'augmentation rapide des transports de conteneurs se sont traduits par un volume de données désormais impossible à gérer par des moyens conventionnels. Les annonces électroniques améliorent l'efficacité et la fiabilité des processus d'annonce. La communication électronique sera basée sur le standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure adopté par la CCNR au printemps 2003. Il est probable que, au terme d'une introduction satisfaisante des annonces électroniques en navigation rhénane, celles-ci seront prescrites aussi sur d'autres voies navigables européennes.

Par l'introduction des annonces électroniques en coopération étroite avec les administrations de ses Etats membres et la profession de la navigation, la CCNR souligne une nouvelle fois son rôle de précurseur dans le secteur de la navigation intérieure européenne. L'innovation contribue au développement d'une navigation intérieure à la fois sûre, rentable et moderne.