



Communiqué à la presse

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière de printemps le 4 juin 2009.

Incidence de la crise économique sur la navigation rhénane

Dans le cadre de sa session plénière de printemps tenue le 04.06.2009, la CCNR a examiné avec la participation de la profession de la navigation européenne les conséquences de la crise économique sur la navigation rhénane et intérieure. Le recul des échanges constaté depuis le 4^{ème} trimestre 2008 a fortement affecté certains secteurs de la navigation intérieure. La baisse des volumes de cargaisons et des taux de fret ainsi que l'importante offre de cale disponible se sont traduits au cours des derniers mois par une nette dégradation de la situation économique de la profession de la navigation intérieure, de nombreuses entreprises étant confrontées à d'importants problèmes de trésorerie. Le débat a notamment porté sur la possibilité de soulager financièrement le secteur de la navigation par le report de certaines mesures réglementaires.

La République tchèque et la CCNR renforcent leur coopération

Au cours de sa session plénière de printemps 2009, la CCNR a ouvert la voie à la reconnaissance de certificats de conduite tchèques sur le Rhin. Au cours de cette session plénière a été signée une convention administrative portant sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite. Les titulaires de certificats de conduite tchèques pourront désormais naviguer sur le Rhin sous réserve de posséder les connaissances nécessaires des secteurs.

Introduction des annonces électroniques sur le Rhin à compter du 01.01.2010

La CCNR met en application les dispositions relatives à l'introduction des annonces électroniques en navigation rhénane à compter du 01.01.2010. Elle réintroduit ainsi une résolution de la session plénière tenue en automne 2007 qui avait été suspendue suite aux difficultés rencontrées.

Le statut d'observateur auprès de la CCNR est accordé au Luxembourg

Le statut d'observateur est accordé au Grand Duché de Luxembourg. Cette mesure résulte de la coopération fructueuse du Luxembourg avec la CCNR. L'un des principaux points de cette coopération concerne l'actuelle préparation de l'entrée en vigueur de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure. Le statut d'observateur accordé au Luxembourg contribue également à renforcer encore les relations entre la Commission de la Moselle et la CCNR.

Congrès de la CCNR 2009 – Changement climatique et navigation intérieure

Sous le titre "Navigation rhénane et changement climatique – Défi et opportunité", le Congrès 2009 de la CCNR qui se tiendra les 24 et 25 juin 2009 soulèvera la question de la manière dont la navigation rhénane devra se préparer à de possibles changements résultant du changement climatique afin d'être disponible aussi à l'avenir en tant que mode de transport performant et fiable.

La CCNR souligne par ce congrès que, y compris en période de crise économique, l'élaboration de stratégies pour la gestion du changement climatique demeure une tâche importante dans le domaine de la politique du transport.

Des informations supplémentaires et les modalités d'inscription peuvent être consultées sur les sites Internet www.zkr-kongress2009.org ou. www.ccr-zkr.org.

Pour toute information complémentaire :

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
Palais du Rhin
2, Place de la République
67082 Strasbourg
Téléphone : 00 33 (0)3 88 52 20 10
Télécopie : 00 33 (0) 3 88 32 10 72
Courriel : ccnr@ccr-zkr.org
Site Internet : <http://www.ccr-zkr.org>

ANNEXES

(destinées à la presse spécialisée)

Situation de crise dans la navigation intérieure

I. Situation générale

En 2008, les volumes transportés par la navigation rhénane ont reculé de 1,7%. Si au cours du premier semestre l'activité avait encore progressé (hormis pour les produits pétroliers), cette tendance positive a brutalement été interrompue en automne avec l'arrivée des premiers effets de la crise économique. Une nette baisse de la demande a été perceptible dès le mois d'octobre et la situation s'est encore dégradée au cours des premiers mois de l'année 2009. Ainsi, les ports d'Anvers et de Rotterdam, déterminants pour la navigation rhénane, annoncent-ils des volumes transbordés en baisse de respectivement 19,3 % et de 11 % au premier trimestre 2009.

II. Impact de la crise économique

Le ralentissement de l'activité de transport constaté dès la fin 2008 s'est encore amplifié en 2009 principalement concernant les transports par conteneurs, le secteur sidérurgique, le secteur chimique et dans une moindre mesure les transports de charbon. Des baisses au niveau des volumes transportés entre 11 % et 37 % selon les secteurs sont ainsi à déplorer pour les premiers mois de l'année en cours.

Cette évolution a conduit la navigation intérieure dans une situation délicate car actuellement, un certain nombre de bateaux se trouvent immobilisés faute de marchandises à transporter. Par ailleurs, compte tenu de l'abondance de cale disponible notamment suite à aux nombreuses nouvelles unités mises en service au cours des dernières années, les frets pratiqués permettent à peine de couvrir les charges de fonctionnement des bateaux.

Si cette crise économique perdure, ce qui selon les prévisions émanant des principaux secteurs concernés qui ne prévoient aucune reprise notable avant la fin de l'année semble probable, un certain nombre d'exploitants de bateaux pourraient se trouver avant la fin de l'année dans une situation d'insolvabilité.

L'étendue des effets à plus long-terme sur la navigation fluviale n'est à ce jour pas mesurable. Il importe cependant que la navigation intérieure parvienne à maintenir sa capacité de transport au-delà de cette crise temporaire, pour être en mesure de prendre la place qui lui sera offerte lorsque la reprise économique interviendra.

III. Marchandises transportées

Les volumes transportés par la cale sèche ont diminué sur l'ensemble de l'année 2008 de 2,5 %. C'est avant tout au second semestre qu'un recul de 5,2 % a été constaté sous l'effet de la crise économique.

- Dans le secteur agricole, les volumes transportés ont diminués de 2,4 % en 2008. La crise économique n'a pas eu d'impact aussi important dans le secteur agricole que dans les autres secteurs.
- Les volumes transportés dans le secteur sidérurgique ont diminué de 3,8 % en 2008. Le secteur sidérurgique a subi de plein fouet les effets de la crise économique et de l'arrêt des exportations en provenance de l'Europe. Dès le mois de d'octobre, les transports de produits sidérurgiques ont diminué et cette baisse s'est progressivement amplifiée pour atteindre des taux avoisinant 38 % au cours des mois de janvier et février 2009. La baisse des transports de matières premières n'a par contre débuté qu'au mois de décembre avec -25,6 % et s'est elle aussi amplifiée en 2009. Les données disponibles à fin mars auprès pour ce secteur ne laissent pas entrevoir un inversement de cette tendance négative à court-terme. Ainsi, la navigation rhénane ne peut-elle espérer un accroissement réel du niveau de la demande de transport émanant de ce secteur avant la fin de l'année 2009.

- Les transports dans le secteur des charbons ont diminués de 3,1 % au cours de l'année 2008 et de 6,9 % au cours du second semestre 2008. Il convient de noter que ce secteur est moins sensible à la crise économique que les secteurs de l'acier, de la chimie ou des conteneurs, bien qu'une part importante de ces produits soit affectée à la production d'électricité pour l'industrie. La réduction des importations devrait continuer en 2009, si bien qu'un nouveau tassement de la demande de transport est attendu.
- Les volumes de matériaux de construction transportés sur le Rhin ont dans l'ensemble progressé en 2008, soutenus par la conjoncture favorable des 9 premiers mois de l'année. Les effets de la crise ne se sont pas fait sentir aussi rapidement que dans les autres secteurs, notamment du fait des chantiers en cours. Ainsi, ce n'est qu'au cours des premiers mois de l'année 2009 qu'une baisse des volumes transportés dépassant 30 % est intervenue. Cette évolution semble se poursuivre pour le moment, malgré le lancement de projets publics d'envergure visant à modérer les effets de la crise sur le secteur du bâtiment et des travaux publics.
- Jusqu'au mois de mai 2008, les volumes de conteneurs transportés sur le Rhin se sont situés en à un niveau supérieur à celui observable en 2007. A partir du mois de septembre, la diminution des volumes qui avait débuté en juin s'est nettement accélérée et s'est poursuivie jusqu'au printemps 2009. Sur l'ensemble de l'année les volumes de conteneurs transportés sur le Rhin ont été inférieurs de 5 % par rapport à l'année 2007. Au mois de décembre 2008, les volumes transportés étaient inférieurs de plus de 24 % à ceux transportés en décembre 2007. Cette tendance s'est poursuivie au cours des premiers mois de 2009. L'évolution des transports de conteneurs est le reflet de l'activité dans les ports maritimes qui ont vu dès les premiers mois de crise les volumes transbordés à leur niveau diminuer de façon radicale.

Dans le secteur de la cale citerne, les transports de produits chimiques qui représentent près d'un tiers des volumes dans ce segment, ont évolué à l'image de la cale sèche et on ainsi subi de plein fouet la crise économique au cours des derniers mois de l'année 2008. Cette tendance s'est poursuivie au cours des premiers mois de 2009 et aucune amélioration n'est attendue avant 2010.

Les transports de produits pétroliers ont évolué de façon atypique par rapport aux autres types de marchandises. Ils ont en effet bénéficié au second semestre d'achats massifs par les consommateurs suite à la forte baisse des prix pétroliers sur le marché mondial. En fin d'année et au cours des premiers mois de l'année 2009, la demande de transport a de nouveau diminué, les besoins les plus urgents ayant été couverts. La forte consommation au cours de l'hiver 2008/2009 rigoureux a eu pour conséquence que les transports effectués en début d'année aient essentiellement servi à couvrir la consommation immédiate. De ce fait, les stocks n'ont toujours pas retrouvé leurs niveaux habituels, ce qui laisse espérer au cours de l'année 2009 une nouvelle hausse temporaire de la demande dans un contexte saisonnier ou lié à des opérations de reconstitution des stocks au gré de l'évolution des prix du pétrole.

IV. Conditions d'exploitations en 2008

Au niveau des charges d'exploitation, les coûts d'entretien et de réparation ainsi que les coûts salariaux ont poursuivi leur progression au même rythme qu'en 2007, soutenus notamment par la demande à l'égard des chantiers navals et la difficulté croissante de trouver du personnel navigant qualifié.

Les taux d'intérêt ont nettement diminué, mais la situation actuelle des entreprises risque d'accroître leur dépendance par rapport aux financements bancaires.

Le coût moyen de l'avitaillement s'est situé en 2008 28 % au dessus du coût moyen observable pour l'année 2007. Suite à la baisse des prix du pétrole, le coût moyen des 4 premiers mois de 2009 se situe à nouveau 40 % sous le prix moyen de 2008. Il convient cependant que l'impact de ces fluctuations sur les charges se trouve modéré par l'effet des clauses de gasoil dans les contrats de transport.

Au niveau des recettes, la demande de transport a été soutenue en 2008 dans la plupart des secteurs. Une hydraulicité permettant généralement une exploitation optimale de la cale à des niveaux de frets soutenus ont constitué des conditions d'exploitation favorables jusqu'en été 2008. La situation s'est totalement modifiée au 3^{ème} trimestre 2008 et davantage encore au 4^{ème} trimestre (hormis pour la cale citerne où le transport de produits pétroliers a temporairement connu des conditions d'exploitation exceptionnelles) avec la nette diminution des volumes et des frets par voie de conséquence. Cette situation s'est nettement aggravée en 2009 si bien que les recettes de la navigation rhénane atteignent actuellement un niveau mettant en danger la pérennité d'un certain nombre d'entrepreneurs.

Pour tenter d'éviter ces situations, certaines banques proposent aux clients concernés des différés d'amortissement pour leurs crédits. A l'inverse, compte tenu du contexte de risque d'insolvabilité actuellement observable dans ce secteur, les banques se montrent également très réticentes à financer des investissements dans la navigation rhénane.

V. Evolution de l'offre de cale

L'année 2008 a été marquée par un nombre record de nouvelles constructions mises sur le marché. On compte ainsi plus de 100 unités (automoteurs et barges) mises en service dans la cale sèche et 47 unités pour la cale citerne. Le nombre d'unités mises en service a ainsi presque doublé par rapport à celui des années précédentes, ce qui correspond à des apports de capacité de près de 300 000 t pour la cale sèche et de près de 120 000 t pour la cale citerne.

Un ralentissement du rythme des mises en service s'est cependant fait sentir en début d'année 2009. N'arrivent actuellement sur le marché que des bateaux commandés depuis longtemps avant la crise économique. Si des bateaux qui se trouvent déjà à l'heure actuelle dans un état de construction très avancé sont encore attendus sur le marché dans les mois à venir, bon nombre de commandes ont été annulées avant même la fin de l'année 2008 compte tenu de l'absence de visibilité par rapport à l'évolution de la demande de transport à court et moyen terme. Un certain nombre de coques commandées en Asie sont également encore en route vers l'Europe, mais leur date de leur achèvement pourra être différée en fonction de la conjoncture.

Reconnaissance par la CCNR des certificats de conduite non rhénans

Par l'adoption du Protocole additionnel n°7, le 27 novembre 2002, l'Acte de Mannheim a été modifié afin de permettre la reconnaissance sur le Rhin de titres non rhénans. Par cette reconnaissance, les titulaires de certificats de conduite ou de certificats d'aptitude à la conduite au radar reconnus seront autorisés à conduire sur le Rhin, ce qui devrait simplifier les obligations des professionnels et contribuer ainsi au développement d'un grand marché européen de la navigation intérieure.

Les premières décisions de reconnaissance de certificats de conduite non rhénans ont été adoptées par la CCNR lors de sa session de printemps 2008. La CCNR a poursuivi cette tâche en reconnaissant le certificat tchèque d'aptitude à la conduite au radar et le certificat tchèque de capitaine de classe I. Cette reconnaissance prendra effet au 1^{er} octobre 2009.

Le certificat tchèque d'aptitude à la conduite au radar est reconnu sur le Rhin sans condition complémentaire et sera valable sur le Rhin à compter du 1^{er} octobre 2009.

En outre, à partir du 1^{er} octobre 2009, les titulaires du certificat de capitaine de classe I seront autorisés à conduire sur le Rhin s'ils remplissent les conditions complémentaires suivantes :

- ils devront présenter une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin s'ils souhaitent naviguer sur tout ou partie du secteur compris entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),
- ils devront présenter une attestation relative à leur aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin lorsqu'ils atteignent l'âge de cinquante (50) ans et qui devra être renouvelée selon les modalités prévues par ledit Règlement.

Un arrangement administratif a par ailleurs été conclu entre la CCNR et le Ministère des transports tchèque afin de poser le principe, et prévoir les modalités, de la coopération entre ces deux entités. La reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des certificats d'aptitude à la conduite au radar doit en effet s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités tchèques, pour notamment garantir l'équivalence dans le temps des certificats concernés, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'information. L'arrangement prévoit à cet effet l'organisation de réunions communes et met en place des mécanismes de transmission d'information entre les différentes autorités compétentes.

La CCNR réintroduit l'obligation d'utiliser les annonces électroniques en navigation rhénane à partir du 1^{er} janvier 2010

Au terme d'un examen détaillé des systèmes d'annonce sur le Rhin et sur la base de rapport de ses délégations selon lesquels les conditions organisationnelles et techniques pour l'échange d'annonces par voie électronique en navigation rhénane étaient désormais effectivement réunies, la Commission Centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a décidé de lever la suspension de l'obligation, déjà introduite l'an passé, d'utiliser les annonces électroniques et de réintroduire ainsi l'obligation de communiquer les annonces par voie électronique. Dans un premier temps, à partir du 1er janvier 2010, les bateaux-conteneurs transportant plus de 20 conteneurs ou transportant des conteneurs de matières dangereuses seront soumis à l'obligation de communiquer par voie électronique aux centrales de secteur les annonces prescrites. La communication par voie électronique sera étendue à d'autres catégories de bâtiments soumis à l'obligation d'annonce une fois que des enseignements suffisants seront disponibles.

Convaincue à l'époque que les conditions organisationnelles et techniques pour l'échange d'annonces par voie électronique en navigation rhénane étaient globalement réunies, la CCNR avait décidé en automne 2007 d'en prescrire l'utilisation. Dans un premier temps, à partir du 1er avril 2008, certains bateaux-conteneurs devaient être tenus de communiquer par voie électronique leurs annonces aux centrales de secteurs. Des problèmes techniques ne permettant pas de communiquer les annonces électroniques comme prévu, la CCNR avait suspendu en mai 2008 l'application des prescriptions relatives aux annonces électroniques. Les administrations nationales ayant constaté que ces problèmes étaient désormais résolus, la CCNR a maintenant décidé de réintroduire les prescriptions relatives aux annonces électroniques. La CCNR a également décidé de prendre les mesures suivantes dans la perspective de la réintroduction de l'obligation d'utiliser les annonces électroniques :

- précision de la responsabilité du conducteur dans la pratique concernant l'exactitude des données qui lui sont communiquées par des tiers ;
- établissement de procédures concrètes applicables en cas de dysfonctionnement des systèmes d'annonce électronique ;
- élaboration de consignes relatives à la mise en œuvre des annonces électroniques pour la navigation et d'autres personnes concernées par les centrales de secteur des administrations des voies navigables en collaboration avec la profession ;
- le cas échéant, modifications et compléments aux instructions destinées au personnel des centrales de Nimègue, Duisbourg, Oberwesel, Gamsheim et Bâle ;
- information dès mi-2009 des professionnels de la navigation et des exploitants des installations de manutention sur la date d'entrée en vigueur de l'obligation d'utiliser les annonces électroniques pour le transport de conteneurs par le truchement de la CCNR et de la messagerie BICS, en allemand et en français ;
- mise en œuvre des dernières modifications techniques nécessaires des systèmes d'annonce et des logiciels afin de permettre la transmission des annonces électroniques prévues d'ici au 01. octobre 2009 ;
- réalisation à partir d'octobre 2009 d'ultimes essais entre BICS 3.07 – IVS 90 – MIB II pour valider ces dernières modifications ;
- information des professionnels de la navigation et des autres parties concernées, par le biais de publications et de communiqués de presse de la CCNR et de la messagerie BICS, sur les règles à suivre pour envoyer correctement les annonces par voie électronique et respecter ainsi l'obligation d'annonce au sens de l'article 12.01 du RPNR, ainsi que sur les informations que les administrations des voies navigables de chaque pays doivent communiquer à la profession au plan national.

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 des 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 soient prescrites aussi sur d'autres voies navigables européennes.

En ayant surmonté les difficultés particulières liées à l'introduction des annonces électroniques, la CCNR a démontré une nouvelle fois sa capacité de mettre en œuvre aussi sur le plan technique et opérationnel des projets complexes en coopération étroite avec les administrations de ses Etats membres et la profession de la navigation et a souligné une nouvelle fois son rôle de précurseur dans le secteur de la navigation intérieure européenne. Elle contribue par l'innovation au développement d'une navigation intérieure à la fois sûre, rentable et moderne.

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 de printemps. 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 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".

**Amélioration des conditions de navigation
à hauteur du bac de Seltz-Plittersdorf**

Les autorités compétentes françaises ont décidé de moderniser le bac à treille entre Seltz (France) et Plittersdorf (Allemagne), dont le service était interrompu depuis le 27 août 2005 suite à un accident. Le renforcement de la sécurité et l'amélioration des conditions de navigation au point de traversée du bac sont des éléments importants de cette modernisation.

Des ouvrages de guidage seront mis en place afin d'amortir l'effet d'éventuels abordages sur les bateaux ainsi que sur les installations fixes ou le bac. Dans leur future configuration, les pontons des postes d'accostage des deux rives seront plus courts que les anciens pontons. La largeur de la passe est ainsi portée à 108 m malgré la mise en place des ouvrages de guidage supplémentaires.

Le point de traversée du bac sera désormais équipé de réflecteurs radar et d'une signalisation éclairée pour la navigation, ce qui améliorera encore la sécurité.