



Communiqué à la presse

Introduction

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière d'automne le 3 décembre 2009.

Cette session a été l'occasion pour la présidence allemande qui s'achève de faire le bilan des deux dernières années, tandis que la future présidence belge a présenté ses principales orientations et que les programmes de travail pour la période 2010-2011 des différents comités ont été adoptés.

Dans le cadre de ces priorités et programmes de travail, la CCNR s'est donné comme objectif de poursuivre son action en faveur de la modernisation de la navigation intérieure. Elle souhaite aller de l'avant en ce qui concerne la restructuration des règlements dans le souci de réduire les contraintes administratives (rationalisation des modes d'acquisition des connaissances de secteur, harmonisation des règles, etc.), le recours à de nouvelles technologies (tachygraphe numérique, simulateur, RIS, etc.), la révision et la simplification des prescriptions techniques (installations électriques, exigences relatives à la vue, solidité, etc.) et le renforcement de la dimension écologique de la navigation intérieure (émission de CO₂, exigences relatives aux stations d'épuration des bateaux de passagers, gestion des déchets, amélioration énergétique des bateaux, diminution du bruit, etc.).

Nouvelle présidence de la CCNR

M. Geert van KEER, Chef de la délégation belge, assurera à compter du 1^{er} janvier 2010 et pour deux ans la présidence de la CCNR. Monsieur Geert van KEER (62 ans) est docteur en droit. Il est au service du Ministère des Affaires Étrangères de Belgique depuis 1974, où il a été promu au grade de Conseiller général. De 1996 à 2004, il a occupé le poste de juriconsulte auprès de la Représentation Permanente de la Belgique auprès de l'Union européenne. Depuis 2004, il est responsable aux affaires étrangères belges pour le BENELUX et la coopération transfrontalière avec la France et l'Allemagne. Depuis 2008, il est le Chef de la délégation belge auprès de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

Au cours de la session plénière, il a présenté les principales orientations de la présidence. Celle-ci prévoit notamment de faire participer la CCNR à plusieurs événements intéressant la navigation intérieure en Belgique, tels que la présentation du document ISGINTT (relatif à la coordination des interfaces bateau/terre) en cours d'élaboration.

La présidence belge veillera par ailleurs à poursuivre et affiner les orientations résultant du Congrès de Bonn de juin 2009 intitulé « Navigation rhénane et changement climatique ». Elle sera attentive au progrès des travaux en faveur de l'harmonisation des règlements à l'échelle européenne. Elle soutiendra les travaux de la CCNR en faveur de la modernisation de la navigation intérieure. Elle souhaite intensifier les actions de coopération avec l'Union européenne.

Situation économique de la navigation rhénane et intérieure

A la fin du second semestre 2009, la navigation intérieure subit encore de plein fouet les effets de la crise économique qui se traduisent par une baisse de la demande de transport de l'ordre de 20 %. Un regain d'activité observable au niveau des ports maritimes et pour le transport de certaines marchandises semble cependant indiquer que le point bas de la crise a été atteint au cours de l'été 2009. Une reprise rapide et vigoureuse de la demande de transport n'est pas attendue, les experts prévoyant plutôt une sortie de crise progressive sur plusieurs années.

La situation s'avère d'autant plus difficile pour la navigation intérieure, que dans la cale sèche principalement, un certain nombre d'exploitants se trouvent dans une situation très précaire. Sans le soutien des banques, le risque d'entrer dans une spirale de faillite est élevé.

Un caractère aggravant de cette situation réside dans la durée de la crise, car de nombreux exploitants de bateaux ne disposent pas d'un capital suffisant pour maintenir longtemps leur activité dans des conditions déficitaires.

Ce tableau général comporte des nuances selon les types de transport, les secteurs géographiques et les circonstances. La valeur des produits agricoles transportés a progressé par rapport aux années antérieures grâce à de bonnes récoltes. Le faible niveau d'eau a permis de soutenir les frets à l'automne.

Dans le secteur de la cale citerne, les évolutions ont été contrastées au cours du premier semestre 2009. Si la demande de transport de produits chimiques a diminué du fait de la situation économique générale et de façon comparable à la plupart des secteurs de la cale sèche, les transports relevant du secteur pétrolier ont évolué de façon plus favorable, déconnectée de l'économie générale.

De nombreux nouveaux bateaux commandés avant la crise sont arrivés sur le marché en 2009. Il s'agit dans l'ensemble de bateaux de grande taille. Ce phénomène a pesé défavorablement sur l'équilibre de l'offre et de la demande.

Mise en œuvre de la clause de sauvegarde dans le contexte de la crise économique

A la demande de la profession, et dans le but de limiter les charges financières pesant sur les entreprises de navigation intérieure durant cette période de crise économique, la CCNR a établi une procédure simplifiée pour l'application de la clause de sauvegarde incluse dans ses prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure.

La réunion plénière de la Commission Centrale a pris acte d'une recommandation de son comité de règlement de visite concernant la mise en œuvre de l'article 24.04 chiffre 4 de ce règlement. Cette disposition permet de déroger à certaines prescriptions techniques au cas où celles-ci conduiraient à des contraintes financières disproportionnées. S'agissant de bateaux déjà en service et devant être adaptés aux exigences actuelles, les autorités compétentes de chaque Etat membre pourront, sans demander une autorisation pour chaque cas à la CCNR, appliquer la clause de sauvegarde lorsqu'une entreprise est dans une situation économique difficile et que la mise en conformité à des prescriptions techniques exigerait un investissement supérieur à 2500 Euros. L'entreprise pourra donc différer cette adaptation à la prochaine visite du bateau. Par cette mesure, la CCNR apporte une contribution significative aux efforts tendant à atténuer les effets de la situation économique actuelle.

La Hongrie et la CCNR renforcent leur coopération

Soucieuse de faciliter l'accès au marché rhénan par les professionnels, la Commission Centrale a reconnu la validité sur le Rhin du certificat hongrois d'aptitude à la conduite au radar et des certificats hongrois A et B, moyennant un certain nombre de conditions complémentaires, liées notamment à l'acquisition des connaissances de secteur spécifiques au Rhin.

Un arrangement administratif fixant les modalités de la coopération entre les autorités hongroises et la CCNR sera prochainement signé entre le Secrétaire général de la CCNR et le Ministre des transports, de la communication et de l'énergie de la Hongrie.

Cette reconnaissance fait suite à la reconnaissance des certificats belges, néerlandais, allemand, roumains et tchèques. D'autres Etats ont déposé des demandes de reconnaissance qui seront traitées dans le courant de 2010. La CCNR apporte ainsi une contribution importante à l'objectif de reconnaissance réciproque de ces certificats. Dans le même esprit, le travail sur la reconnaissance des livrets de service se poursuit également.

Transport de MTBE/ ETBE sur le Rhin

Ces dernières années, les transports de composés MTBE/ETBE, utilisés pour améliorer la performance de l'essence utilisée par les voitures particulières, se sont nettement développés.

Cette circonstance justifie la mise en place dans le domaine de la navigation intérieure de procédures plus strictes au niveau du chargement, du déchargement et du nettoyage des citernes.

C'est pourquoi, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a favorisé et peut aujourd'hui prendre acte de l'élaboration par l'organisme des producteurs de ces composés (EFOA) d'un guide de bonnes pratiques dans ce domaine et recommande fortement aux professionnels concernés son application.

Les analyses de l'eau du Rhin régulièrement effectuées témoignent, dès à présent, des premiers résultats d'une politique de prévention de ce type de rejets dont ce guide est l'un des outils.

Procédure internationale d'alerte et de communication

Si les entraves à la navigation sur le Rhin d'une durée excédant 12 heures sont extrêmement rares, elles peuvent cependant se produire comme nous l'a montré l'accident survenu en 2007 à la hauteur de Cologne.

Pour améliorer davantage les procédures de communication notamment au plan international, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a adopté des lignes directrices complémentaires proposées aux autorités compétentes nationales des Etats riverains du Rhin et que celles-ci pourront intégrer à leurs propres procédures.

La Commission Centrale s'attend à ce que cette procédure améliore également la communication des incidents aux professionnels de la navigation concernés.

Substitution de l'ADN à l'ADNR

La CCNR a décidé de rendre applicable sur le Rhin le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) en remplacement de l'ADNR.

Les changements intervenus en Europe sur les plans politique et économique ainsi que dans le domaine du transport fluvial avec l'ouverture de la liaison Rhin-Main-Danube ont incité la CCNR en 1995, à l'initiative de l'Allemagne, à proposer au Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU la création d'un groupe de travail international chargé d'élaborer une convention harmonisée sur le plan européen relative au transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure.

Le Comité des transports intérieurs a approuvé cette proposition et le groupe de travail international créé a abouti à la signature le 26 mai 2000 de l'Accord ADN. L'Accord ADN est entré en vigueur le 29 février 2008. Entre 2000 et 2009 le Règlement annexé à l'Accord a été actualisé et aligné sur l'ADNR. Le Règlement ADN actualisé est entré en vigueur le 28 février 2009.

Pour sa part, la Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 rend applicable le Règlement ADN pour les transports fluviaux intracommunautaires au plus tard le 30 juin 2011.

Tenant compte de cette évolution, la CCNR a décidé de rendre applicable avec effet au 1er janvier 2011 le Règlement ADN sur le Rhin en tenant compte de l'Acte de Mannheim et d'abroger son Règlement ADNR avec effet à la même date. La résolution qu'elle a adoptée prévoit diverses dispositions d'adaptation à cet effet.

Navigation rhénane et changement climatique

A l'occasion de sa session plénière, la CCNR tire les conclusions de son congrès "Navigation rhénane et changement climatique". Dans la perspective d'une réduction supplémentaire des émissions de gaz à effet de serre imputables à la navigation intérieure et de mesures d'adaptation de cette dernière, la CCNR décide d'élaborer des scénarii destinée à garantir aussi la pérennité de la navigation rhénane en cas de poursuite du changement climatique.

La CCNR s'est fixée pour objectif de réduire encore les émissions de gaz à effet de serre imputables à la navigation rhénane et de procéder aux nécessaires adaptations du Rhin en tant que voie navigable afin que la navigation rhénane puisse assurer aussi à l'avenir sa prestation de transport de manière fiable et rentable et contribuer ainsi au maintien d'importants sites industriels.

La CCNR élaborera des scénarii à cet effet.

La CCNR offre à ses Etats membres et aux usagers du Rhin en tant que voie navigable un forum approprié. Des constats et enseignements transfrontaliers relatifs à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à des mesures d'adaptation pour la prévention de risques et l'exploitation de nouvelles possibilités offertes à la navigation rhénane peuvent y être échangés. Des programmes et mesures aux effets transfrontaliers peuvent aussi être examinés et décidés conjointement.

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 économique de la navigation rhénane et intérieure

I. Situation générale dans le contexte de crise économique

A la fin du second semestre 2009, la navigation intérieure subit encore de plein fouet les effets de la crise économique qui se traduisent par une baisse de la demande de transport de l'ordre de 20 %. Même si un léger regain d'activité observable au niveau des ports maritimes pour certaines marchandises semble indiquer que le point bas de la crise a été atteint et probablement dépassé au cours de l'été 2009, une reprise rapide et vigoureuse de la demande de transport n'est pas attendue. Les experts prévoient plutôt une sortie progressive sur plusieurs années, ce qui s'avère d'autant plus difficile pour la navigation intérieure, que dans la cale sèche principalement, de nombreux exploitants souvent individuels, voient leur activité menacée, compte tenu de la faible demande de transport et des frets extrêmement bas qui en résultent.

II. Au niveau des marchandises transportées :

Dans la cale sèche, les volumes transportés ont diminué d'au moins 20% pour la plupart des secteurs clients.

Le secteur agricole est l'un des rares pour lequel les volumes transportés ont augmenté par rapport à l'année précédente. Ce sont notamment les produits agricoles qui ont progressé de plus de 35 %, les fourrages et autres produits alimentaires ayant stagné et les engrais ayant connu un recul de plus de 13 %. Globalement, c'est également le seul secteur pour lequel un manque de cale a pu être noté au cours de l'automne au moment de la récolte du maïs.

Dans le secteur sidérurgique, les transports par navigation intérieure affichent un recul de l'ordre de 42 %, aussi bien pour les matières premières que pour les produits finis et semi-finis. Une légère reprise de la production d'acier a pu être constatée en Europe et dans le monde, depuis que le point bas a été atteint en avril 2009. Celle-ci ne s'est pour le moment pas répercutée sur la demande de transport à l'égard de la navigation intérieure. Une reprise plus marquée de l'activité dans ce domaine industriel n'est pas attendue avant 2010.

Les transports de charbon marquent un recul de plus de 20 % en termes de volumes par rapport au 1^{er} semestre 2008. Au niveau mondial, la consommation de houille a nettement baissé au premier semestre 2009, du fait du ralentissement économique. En Europe, cette tendance a également été observable notamment suite à une forte baisse d'activité dans la sidérurgie. Les évolutions observables au niveau des industries consommatrices expliquent le recul de la demande de transport qui s'est poursuivi au second semestre 2009.

Au cours du premier semestre 2009, les volumes de matériaux de construction transportés ont diminué de plus de 20 % par rapport à l'année précédente. Il s'agit d'évidence d'effets consécutifs à la crise économique. Si les premiers effets des mesures de soutien commencent à se faire sentir notamment au niveau des travaux publics, au niveau des constructions privées c'est plutôt une stabilisation, à un niveau certes bas, du nombre des nouvelles commandes qui a pu être notée cet automne. Là aussi une reprise nette de la demande de transport n'est pas attendue à très court terme.

Les volumes de conteneurs transportés sur les voies navigables européennes ont diminué au cours du premier semestre 2009 de près de 20 % (en EVP). Si l'on observe l'évolution des transports vers l'arrière-pays à partir des ports maritimes et que l'on compare l'évolution du trafic maritime de conteneurs, on constate que les volumes transportés par la navigation intérieure vers l'arrière-pays ont moins diminué (-16,6% au cours des 9 premiers mois) que les transports maritimes (-18,4 % au cours des 9 premiers mois). Ceci tend à confirmer qu'en cette période de crise, la navigation intérieure a gagné des parts de marché sur les autres modes de transport terrestres, grâce notamment au niveau extrêmement bas des frets. Comme dans les autres secteurs clients de la cale sèche, une reprise rapide et forte de la demande de transport n'est pas attendue à court terme.

Dans le secteur de la cale citerne, les évolutions ont été contrastées au cours du premier semestre 2009.

Depuis l'automne 2008 et jusqu'au printemps 2009, le secteur pétrolier est un des seuls à ne pas avoir souffert des effets de la crise et à n'avoir été influencé que par des éléments propres au marché pétrolier. En automne 2009, les achats de caractère saisonnier ont temporairement animé le marché.

Les transports effectués par la navigation rhénane pour le compte de l'industrie chimique ont diminué de plus de 24 % au cours 1^{er} semestre 2009. L'industrie chimique semble avoir achevé la décrue de sa production et devrait, selon les experts, retrouver une faible croissance au cours du second semestre 2009. Un niveau de transport comparable à celui de 2008 ne devrait à nouveau pouvoir être atteint avant quelques années.

Le secteur des bateaux à passagers a été relativement épargné des effets de la crise économique. L'activité a globalement pu être maintenue, compte tenu de la clientèle concernée.

III. Hydraulicité :

Si l'hydraulicité a été satisfaisante tout au long du premier semestre 2009 et jusqu'au mois d'août du fait de la pluviométrie, l'automne 2009 aura en revanche été marqué par une période de basses eaux prolongée, au cours de laquelle la capacité de chargement des plus grandes unités a par moment été limitée à 30 %. Hormis pour le transport de céréales où la demande de transport a été temporairement soutenue par une bonne récolte de maïs, aucun manque notable de capacité n'a pu être constaté en cale sèche du fait du niveau très bas de la demande de transport. Dans la cale citerne, les plus grandes unités ont vu leur activité limitée au courant de l'automne du fait de l'hydraulicité.

IV. Conditions d'exploitations en 2009 :

Face à la faiblesse de la demande de transport, un certain nombre d'exploitants de bateau ont modifié leur mode d'exploitation dans le sens d'une réduction des heures de transport par jour. Notamment pour les entreprises d'une certaine importance, cela permet des réductions momentanées des coûts de personnel.

Les taux d'intérêt ont été orientés à la baisse en 2009. En revanche, la dépendance par rapport aux banques s'est accrue pour de nombreux exploitants, qui ne peuvent poursuivre leur activité que grâce à ce soutien.

Le prix du carburant qui avait nettement baissé au deuxième semestre 2008 a repris depuis quelques mois 30 % par rapport à son niveau le plus bas.

Dans la cale sèche, les recettes se situent à un niveau extrêmement bas par l'effet combiné de volumes transportés inférieurs de 20 % aux valeurs de l'année précédente et de frets évoluant à des niveaux très bas, couvrant à peine les charges, lorsque le bateau trouve des marchandises à transporter. Dans ce contexte, on constate qu'un certain nombre d'exploitants de la cale sèche se trouvent dans une situation très précaire. Sans le soutien des banques, le risque d'entrer dans une spirale de faillite est élevé. Le caractère aggravant de cette situation réside avant tout dans la durée. En effet, les experts s'accordent sur le principe que la reprise ne sera que progressive et mettra plusieurs années. Or dans la situation actuelle, de nombreux exploitants de bateaux ne disposent pas d'un capital suffisant pour maintenir longtemps leur activité dans ces conditions.

Dans la cale citerne, la situation est un peu différente dans la mesure où en fin de l'année 2008 et en début d'année 2009, des volumes importants de produits pétroliers ont été transportés, compensant largement la baisse de la demande émanant du secteur chimique. Le marché s'est ensuite peu à peu calmé jusqu'en automne 2009 où une animation de caractère saisonnier a pu être observée. Pour les mois à venir, on s'attend à une demande de transport relativement faible au moins jusqu'au printemps 2010. On notera que les évolutions dans le secteur pétrolier sont donc indépendants des effets de la crise économique.

V. Evolution de l'offre de cale

Le rythme de mise en service de nouvelles unités s'est poursuivi au cours des 3 premiers trimestres de l'année 2009, en dépit de la crise, de nombreux bateaux étant déjà commandés en fin d'année 2008 et toutes les commandes n'ayant pu être annulées.

A mi novembre, on comptait dans la cale sèche 62 automoteurs ordinaires avec une capacité de plus de 226 000 tonnes mis en service depuis le début de l'année 2009. La taille moyenne des nouvelles unités continue d'augmenter, avec une moyenne de plus de 3 300 tonnes pour les automoteurs ordinaires.

Pour la cale citerne, ce sont 47 automoteurs citernes, correspondant à une capacité de 125 600 tonnes qui ont été mis en service sur la même période. D'autres sont encore attendus sur le marché avant la fin de l'année 2009.

Le rythme de construction des nouveaux bateaux à passagers est resté relativement stable, avec 8 nouvelles unités mises en service depuis le début de l'année. La demande de transport sur ce marché n'a pas été réellement touchée par la crise, compte tenu de la clientèle.

Si dans la cale sèche cette vague de nouvelles constructions devrait se tarir peu à peu du fait des effets de la crise économique avec l'achèvement des bateaux encore en chantier, les nouvelles constructions pourraient se poursuivre en cale citerne, notamment dans le contexte de changement structurel de la flotte nécessaire pour respecter la réglementation des transports de matières dangereuses.

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 hongrois d'aptitude à la conduite au radar et les certificats de conduite hongrois des catégories A et B. Cette reconnaissance prendra effet au 1^{er} avril 2010.

Le certificat hongrois 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} avril 2010.

En outre, à partir du 1^{er} avril 2010, les titulaires des certificats de conduite hongrois des catégories A et B seront autorisés à conduire sur le Rhin s'ils remplissent les conditions complémentaires suivantes :

- ils doivent 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 le secteur compris entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),
- ils doivent 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.

Un arrangement administratif a par ailleurs été conclu entre la CCNR et le Ministre des transports, des communications et de l'énergie de la Hongrie, 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 hongroises, 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.