



Réf : CC/CP (12) 13 - Final

## **Session plénière d'automne 2012 de la CCNR**

**Strasbourg, le 03.12.12** - La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière d'automne le 29 Novembre 2012 à Strasbourg, sous la présidence de Mme Belliard, Chef de la délégation française.

### **Situation économique de la navigation rhénane**

Au cours du premier semestre 2012, le volume de marchandises transportées sur le Rhin traditionnel a connu une croissance d'environ 1% par rapport à la même période en 2011, avec un volume transporté se situant autour de 94 millions de tonnes.

Ce ralentissement de la hausse des volumes transportés s'explique par l'érosion des effets de la reprise.

Des résultats positifs sont néanmoins à constater pour le transport de conteneurs qui a atteint dans les six premiers mois de l'année 2012 un niveau de 1 million de TEU, ce qui correspond à un niveau record. La situation économique en Europe reste cependant préoccupante, beaucoup d'entreprises de la navigation intérieure devant toujours faire face aux effets de la crise économique et financière depuis 2008.

En s'appuyant sur les prévisions conjoncturelles du FMI et des instituts de recherche, il ne faut s'attendre en 2013 qu'à une croissance des plus limitées pour les segments du transport vraquier tels que charbons, produits de carrières et matériaux de construction. La même prévision s'applique aux produits chimiques et pétroliers, en tablant sur une hausse progressive des prix du pétrole.

### **Congrès 2013 « Réunir les compétences pour une navigation intérieure durable »**

La Commission Centrale a décidé de l'organisation du Congrès 2013 qui se tiendra à Strasbourg sous Présidence de la France, les 3 et 4 décembre 2013 sur le thème « réunir les compétences pour une navigation intérieure durable ». L'objectif de cette rencontre consistera à fédérer les participants autour d'une « vision » pour une navigation intérieure durable, définie à la suite des travaux menés au cours de l'année 2013 en coopération avec les différents acteurs du secteur.

Lors du Congrès, les questions sociales associées au développement durable de la navigation intérieure seront traitées sous forme de tables rondes afin de souligner, dans cette démarche, le rôle essentiel des navigants et transporteurs.

Le programme sera diffusé en juin 2013.

### **Stratégie de réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre de la navigation rhénane**

A l'occasion de sa session d'automne 2012, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a adopté une stratégie pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre de la navigation rhénane. La stratégie vise à orienter les futurs travaux de la CCNR et à les coordonner avec les organisations et associations internationales de la navigation intérieure européenne, une table ronde étant prévue à cet effet au printemps 2013.

La CCNR constate avec satisfaction que ses orientations stratégiques portant sur la réduction des émissions de la flotte de la navigation intérieure concordent avec celles de la Commission européenne et d'autres organisations internationales et que les conditions pour la création d'un réseau des parties prenantes souhaité par la CCNR semblent être réunies.

La stratégie ainsi que le rapport de situation sont mis à disposition sur le site Internet de la CCNR.

### **Utilisation du GNL en navigation intérieure**

Le GNL (Gaz Naturel Liquéfié) ouvre des nombreuses perspectives pour la navigation intérieure. Son utilisation permet une baisse significative des émissions de gaz à effet de serre et des émissions polluantes tout en permettant une baisse conséquente des coûts en carburant. Ce carburant constitue, de plus, une alternative sérieuse au gazole et représente une nouvelle cargaison potentielle pour la navigation citerne.

Pour ces raisons, la Commission Centrale a pris l'initiative d'organiser une table ronde le 13 novembre 2012 sur ce sujet. Ces discussions ont réuni de nombreux participants représentatifs de ce secteur en devenir. A cette occasion, le GNL a été reconnu comme un élément majeur de la stratégie énergétique de la navigation intérieure tout comme une marchandise à fort potentiel pour le fluvial. Ces réflexions ont conduit la Commission Centrale à placer ce thème au rang d'une priorité de son programme de travail.

### **Dispositions transitoires relatives aux prescriptions techniques**

La CCNR a approuvé la proposition de prendre davantage de temps pour examiner trois prescriptions transitoires relatives aux prescriptions techniques. Les prescriptions concernées sont celles relatives à la translucidité des fenêtres des timoneries, aux ancres et à l'installation d'alarme pour les bateaux d'excursions journalières. L'examen approfondi concernera les protocoles de mesurage et les alternatives pouvant répondre aux objectifs fixés. Le groupe de travail compétent se chargera d'examiner les derniers détails de la résolution au mois de décembre 2012.

### **A propos de la CCNR ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org))**

La Commission Centrale est une organisation internationale exerçant un rôle réglementaire essentiel pour la navigation du Rhin. Elle intervient dans les domaines technique, juridique, économique, social et environnemental. Dans l'ensemble de ses domaines d'action, c'est l'efficacité du transport rhénan, la sécurité, les considérations sociales ainsi que le respect de l'environnement qui dirigent de ses travaux. Au-delà du Rhin, de nombreuses activités de la Commission centrale concernent aujourd'hui les voies navigables européennes au sens large. Elle travaille étroitement avec la Commission Européenne, ainsi qu'avec les autres commissions fluviales et institutions internationales.

### **Contact**

Secrétariat de la CCNR  
Palais du Rhin  
2, Place de la République  
67082 Strasbourg  
+33 (0)3 88 52 20 10 / [ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)

## **ANNEXES**

(destinées à la presse spécialisée)

### Situation économique de la navigation rhénane

La navigation intérieure au premier semestre 2012 doit être considérée dans le contexte du développement économique en Europe.

Après le ralentissement économique, qui s'est produit au milieu de l'année 2011, l'économie mondiale et dès lors la demande de transport dans la navigation fluviale ne se sont remises que lentement.

Dans ce contexte général, on observe un niveau de transport de 94 mio. de t pour le Rhin traditionnel (entre Rheinfelden et la frontière germano-néerlandaise) au premier semestre 2012. Ce niveau représente une légère hausse de 1 % par rapport au premier semestre 2011 (93 mio. de t). Cette petite augmentation de 1 % est due à la reprise qui s'est montrée au deuxième trimestre 2012.

Pour les segments de marchandises particuliers, les évolutions suivantes peuvent être constatées :

- Produits agricoles et sylvicoles: + 6 %
- Fourrages et : +/- 0 %
- Minerais: - 10 %
- Charbon : + 4 %
- Sables, terres et matériaux de construction: + 3 %
- Produits chimiques: +/- 0 %
- Produits pétroliers: + 6 %
- Conteneurs: + 2 % (sur la base d'EVP)

Le ralentissement de l'industrie sidérurgique a fortement influencé le résultat global.

Alors que l'on constate un petit accroissement de la demande de transport, l'offre du marché est caractérisée par un ralentissement considérable des nouvelles constructions. Selon les chiffres qui sont disponibles pour l'année en cours, le taux des nouvelles constructions va diminuer considérablement en 2012. Ce constat est valable pour la cale sèche ainsi que pour la cale citerne.

Face à une demande de transport plus ou moins stagnante, et face à une offre du marché qui est caractérisée par une surcapacité, les prix de transports se sont développés de manière faible :

Dans la cale sèche, de mi-2011 à l'automne 2012, le niveau moyen des taux de fret a diminué. L'hydraulicité ayant évolué dans une fourchette normale au premier semestre 2012, les taux de fret n'ont bénéficié d'aucun soutien de ce côté-là.

Dans la cale citerne, lorsque les effets saisonniers ont cessé de se faire sentir au début de l'année 2012, les taux de fret ont reculé et, au troisième trimestre 2012, la reprise n'a été que modeste.

En ce moment, l'évolution des revenus paraît très problématique en cale sèche. La baisse des taux de fret et la stagnation des volumes provoquent une diminution du chiffre d'affaires des entreprises. Dans le même temps, les coûts continuent à s'accroître à un rythme toujours aussi élevé, et cela principalement du fait du prix du carburant. Ces différents facteurs ont plongé de nombreuses entreprises de navigation à cale sèche dans une situation économique très difficile. Aux Pays-Bas, les faillites ont beaucoup augmenté début 2012.

Quant à la cale citerne, elle reste confrontée à des défis toujours aussi importants car la capacité de la flotte continue à s'accroître. Même si le rythme des investissements dans de nouvelles constructions s'est ralenti, les volumes de cales disponibles demeurent considérables et peu propices à l'instauration d'un équilibre entre l'offre et la demande

### **Stratégie de réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre en navigation intérieure**

A l'occasion de sa session d'automne 2012, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a adopté une stratégie pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre de la navigation rhénane. Cette décision a été précédée par deux années de travaux effectués par son Comité du règlement de visite et le Secrétariat de la CCNR, qui ont notamment permis d'élaborer un substantiel rapport de situation. La stratégie vise à orienter les futurs travaux de la CCNR et à les coordonner avec les organisations et associations internationales de la navigation intérieure européenne, une table ronde étant prévue à cet effet au printemps 2013.

Bien que le volume absolu des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure soit faible par rapport à celui d'autres modes de transport, la CCNR estime nécessaire de réduire encore ces émissions conformément aux objectifs de réduction des émissions de ses Etats membres. La CCNR constate à cet égard que la réduction des émissions de gaz à effet de serre ne peut être atteinte que par le biais d'une action concertée des États, de l'industrie et en particulier des entreprises de la navigation intérieure et que les mesures nécessaires pour l'adaptation de la voie navigable visant à permettre une exploitation efficace des bateaux de la navigation intérieure sur le plan de la consommation d'énergie devront être prises par les administrations compétentes. Toutes les options doivent être exploitées à cet effet, y compris les initiatives émanant de la profession de la navigation et du secteur portuaire, les systèmes d'incitation positive et les mesures de formation et d'information. La flotte existante doit être prise en compte afin que soient atteints dès que possible les objectifs fixés pour la réduction des émissions.

Une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure nécessite, outre la participation de toutes les parties prenantes, un grand nombre de mesures non limitées au bateau. La CCNR estime par conséquent qu'il conviendrait que toutes les parties prenantes coopèrent dans le cadre d'un réseau et s'engagent à atteindre un même objectif. Chaque partie prenante devrait apporter les contributions pour lesquelles elle est plus qualifiée que d'autres ou qui ne sont pas apportées par d'autres. Compte tenu du nombre élevé de parties prenantes et de mesures, il semble impossible dans la pratique de confier la planification et la coordination de tous les travaux à un seul organe. Il conviendrait plutôt que chaque partie prenante indique quelles sont les contributions qu'elle souhaite apporter, afin que les autres parties puissent en tenir compte.

Les entraves qui empêchent les parties concernées de prendre des mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre, même lorsque ces mesures permettent de réduire les dépenses, doivent être supprimées afin que les mesures déjà connues ou à développer puissent réellement être mises en œuvre en navigation intérieure.

La CCNR offre à ses Etats membres et aux usagers du Rhin en tant que voie navigable le forum approprié pour échanger sur le plan international des constats et enseignements concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre, pour élaborer conjointement des stratégies ainsi que pour examiner et adopter des programmes et mesures ayant des effets à l'échelle internationale.

La CCNR est certaine que la réduction des émissions de gaz à effet de serre contribue de manière significative à préserver l'environnement dans son ensemble et à améliorer l'utilisation des ressources. De nombreuses mesures qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre permettent aussi de réduire proportionnellement les émissions de polluants et de particules. Tel est notamment le cas pour la réduction de la consommation de carburant et l'utilisation de sources d'énergie alternatives. Enfin, de faibles émissions de gaz à effet de serre répondent aussi aux attentes croissantes des clients de la navigation intérieure et contribuent à assurer à la navigation intérieure un appui politique.

La stratégie de la CCNR ainsi que ses travaux complémentaires s'appuient sur le rapport de situation de la CCNR "Possibilités de réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre en navigation intérieure". Ce rapport comporte tout d'abord une analyse

- des objectifs pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure,
- du bilan carbone de la navigation intérieure,
- des stratégies fondamentales pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre dues au transport,
- des conditions générales ayant une incidence sur la possibilité pour la navigation intérieure de réduire sa consommation de carburant et ses émissions de CO<sub>2</sub>

Puis le rapport décrit

- des mesures, tant techniques qu'opérationnelles, permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure,
- des carburants et sources d'énergie alternatifs pour la navigation intérieure,
- des mesures de soutien à la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre et
- les avantages supplémentaires de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, le rapport aborde les coûts et les obstacles à la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre et propose des travaux complémentaires.

Le rapport comporte également des scénarios concernant l'évolution des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure, qui permettent de formuler les conclusions suivantes :

- une application étendue des mesures techniques et opérationnelles visant à économiser de l'énergie qui sont déjà mises en œuvre de diverses manières ainsi qu'une augmentation supplémentaire des dimensions moyennes des bateaux permettent de maintenir à peu près constante la quantité absolue des émissions de gaz à effet de serre résultant de l'exploitation des bateaux de la navigation intérieure, même en cas de hausse continue des prestations de transport de marchandises.
- une baisse significative du volume absolu des gaz à effet de serre résultant de l'exploitation des bateaux de la navigation intérieure en cas de hausse simultanée et continue des prestations de transport de marchandises sera possible si sont utilisés aussi à grande échelle, outre le GNL, des biocarburants ou des sources d'énergie alternatives.

La stratégie ainsi que le rapport de situation sont mis à disposition sur le site Internet de la CCNR.

### Utilisation du GNL en navigation intérieure

En raison des perspectives économiques et environnementales conséquentes que constitue désormais le GNL pour la navigation intérieure, la Commission Centrale a pris plusieurs engagements dans ce domaine lors de la tenue de sa session plénière.

Elle a confirmé son intention de continuer à formuler, comme elle le faisait jusqu'à présent, des recommandations au cas par cas pour des bateaux utilisant le GNL comme carburant mais également à poursuivre l'élaboration de prescriptions contraignantes pour l'utilisation de ce carburant ainsi que de réglementations portant sur l'avitaillement, pour autant que soient concernées les interfaces bateau-terre et bateau-bateau.

Consciente de la priorité que constitue la transmission des connaissances et des enseignements sur ce sujet, la Commission Centrale a choisi de mettre à disposition sa plateforme d'échange pour coordonner à l'international les actions dans le domaine du GNL en navigation intérieure. Afin d'appuyer efficacement ce changement de paradigme, la Commission Centrale donnera priorité aux actions permettant d'assurer un taux pénétration suffisant au bon développement du marché du GNL en navigation intérieure.



Elle prévoit la création d'un organe d'observation permettant de mobiliser la CCNR lorsque des concertations ou activités internationales sont nécessaires.

Deux évènements s'inscrivant dans cette logique sont déjà prévus pour 2013:

-l'échange d'informations et d'enseignements pour l'établissement de stations d'avitaillement lors d'une table ronde qui se tiendra au début de l'année 2013

- l'échange d'informations concernant des aspects précis de la chaîne du GNL qui se tiendra en milieu d'année 2013.

Des informations détaillées sur ces évènements seront diffusées en temps utiles sur le site de la Commission Centrale.

### **Etiage équivalent 2012**

La Commission Centrale a constaté que la fixation des étiages équivalents 2012 a subi un retard. Elle a par conséquent décidé d'appliquer durant deux années supplémentaires les valeurs actuellement en vigueur (Résolution 2002-II-26), de fixer de nouvelles valeurs d'ici le 31.12.2014 au plus tard et de présenter d'ici la session plénière de l'automne 2014 une proposition pour les étiages équivalents.