



Réf : CC/CP (13) 03

## Session plénière du printemps 2013 de la CCNR

**Strasbourg, le 3 juin 2013** - La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière de printemps le 29 Mai 2013 à Strasbourg, sous la présidence de Mme Belliard, Chef de la délégation française.

### Situation économique de la navigation rhénane

En 2012, les conditions économiques générales ont été difficiles en Europe pour la navigation intérieure. L'évolution économique défavorable de la zone euro a également limité le développement du transport de marchandises.

Dans ce contexte, le volume transporté sur le Rhin entre Rheinfelden et la frontière germano-néerlandaise en 2012 n'a que faiblement augmenté, passant de 187 millions de tonnes (2011) à 188,7 millions de tonnes (2012), correspondant à une hausse d'à peine 1 %. Selon les estimations actuelles pour 2012, les autres modes de transport terrestre ont également enregistré une légère baisse du volume transporté (Allemagne).

Il convient de noter que le transport sur le Rhin est néanmoins en constante augmentation, et ceci depuis 2009. Toutefois, les hausses constatées en 2010, 2011 et 2012 ont été relativement modérées et n'ont pas permis de retrouver le niveau de l'année 2008. Le transport sur le Rhin atteignait, en effet, en 2008, encore 207,5 millions de tonnes.

On attend pour l'année 2013 une très faible hausse du transport pour l'ensemble des modes de transport terrestre, y compris la navigation intérieure. Une hausse légèrement plus marquée ne devrait intervenir qu'en 2014 et 2015, années pour lesquelles il est attendu une reprise économique générale.

### *Développement économique de la profession de la navigation*

A l'instar des entreprises d'autres secteurs du transport, la profession de la navigation intérieure est confrontée à une situation économique difficile liée de la crise économique. Les volumes transportés stagnent et les taux de fret augmentent peu, en particulier pour les transports de vrac sec. Parallèlement, l'offre sur le marché est caractérisée de façon durable par la disponibilité d'une flotte importante. Ces deux facteurs traduisent une surcapacité sur le marché.

Pour les entreprises de la navigation intérieure, les faibles taux de fret ont pour conséquence de faibles recettes. Il en résulte une situation économique globalement difficile des entreprises. Le nombre de faillites est de nouveau en hausse pour 2012 et augmentera probablement également en 2013.

La navigation-citerne connaît une évolution légèrement plus favorable. L'évolution plus positive des volumes et des taux de fret de ce marché résulte principalement de la tendance favorable observée dans le domaine du transport de produits chimiques.

### **Signature d'un accord administratif renforçant la coopération de la CCNR et de la DG Move dans le domaine fluvial**

La Commission Centrale a pris acte avec satisfaction, lors de sa session plénière, de la signature à Bruxelles, le 22 Mai dernier, d'un arrangement administratif entre la DG MOVE et le secrétariat de la CCNR en vue d'approfondir la coopération entre les deux institutions.

La Présidente a tenu à souligner que ce nouveau projet de coopération s'inscrit dans le prolongement de l'accord déjà établi en 2003 avec la Commission Européenne. Des réalisations importantes telles que la publication de l'observation du marché de la navigation intérieure en Europe ainsi que la mise au point d'une procédure commune pour l'adaptation des prescriptions techniques dans le cadre du « Joint Working Group » (JWG) avaient, en effet, été facilitées par cette première initiative de coopération.

Cette nouvelle étape du développement de la coopération entre les deux organisations devrait permettre un meilleur alignement des priorités de la CCNR et de la DG Move ainsi qu'une rationalisation des procédures par le biais de l'adoption de nouveaux standards de référence communs aux deux institutions pour leurs cadres réglementaires respectifs.

Il prévoit d'ores et déjà l'élargissement des domaines concernés par leurs travaux conjoints au volet du personnel navigant, de sorte que dès à présent ces domaines comprennent les trois thèmes prioritaires suivants:

- l'évolution des prescriptions techniques et des technologies de l'information à l'usage des bateaux de la navigation intérieure,
- la modernisation du système de qualifications du personnel navigant
- le développement de l'observation du marché de la navigation fluviale en Europe

Par ailleurs, pour le cadre réglementaire, de nouvelles structures de coopération entre les deux institutions devraient être établies, permettant la réalisation de ces ambitions. La création d'un nouveau comité, composé d'experts représentant les Etats membres de l'Union Européenne et de la Commission Centrale, dont le secrétariat sera assuré par la Commission Centrale, pourrait voir le jour prochainement. Ce comité, auquel les organisations professionnelles auront également accès, sera chargé de l'élaboration des standards dans le domaine technique ainsi que dans celui des qualifications professionnelles.

## **Préparation du Congrès CCNR 2013 et de la Vision 2018**

Le prochain Congrès de la Commission Centrale qui se tiendra les 3 et 4 décembre 2013 et qui aura pour thème « Réunir les compétences pour une navigation intérieure durable » aura pour objectif l'adoption d'une vision pour le développement d'une navigation intérieure durable : la « Vision 2018 ».

Cette vision sera conçue comme un fil directeur pour la navigation intérieure du futur dans le but de permettre au secteur d'évoluer suivant les principes du développement durable.

Un programme plus détaillé du congrès parviendra aux invités durant le mois de juin, date à compter de laquelle les inscriptions au congrès seront ouvertes. La Conférence consultative des Organisation Agréées (COA), prévue le 8 octobre 2013 devrait permettre aux partenaires et parties prenantes de la CCNR d'apporter leur contribution à la "Vision 2018".

### **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 : évolution par type de transport et catégorie de marchandises**

L'examen du transport des différentes catégories de marchandises permet de constater que certaines d'entre elles ont connu une hausse tandis que d'autres ont régressé. Des hausses ont été observées pour le charbon et surtout pour les produits agricoles. Les évolutions des politiques énergétiques expliquent la situation constatée pour le charbon.

Les catégories présentant les liens les plus étroits avec l'industrie sidérurgique ont enregistré les plus fortes baisses (minerai, métaux). En effet, l'industrie sidérurgique d'Europe occidentale connaît actuellement une crise structurelle.

Le transport de conteneurs a atteint en 2012 un niveau de près de 2 millions d'EVP, soit un niveau identique à celui de l'année précédente.

En navigation-citerne, le transport de produits chimiques a fortement augmenté, tandis que le segment des produits pétroliers a stagné.

### **Adoption d'une nouvelle édition du standard relatif au suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure (standard VTT Ed1.2)**

La CCNR a adopté lors de sa session plénière de mai 2013, une édition 1.2 du Standard VTT (Vessel Tracking and Tracing) relatif au suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure. L'adoption d'une nouvelle édition était rendue nécessaire, d'une part afin d'actualiser certaines références, d'autre part afin d'intégrer les modifications intervenues suite à la publication du règlement d'exécution N° 689/2012 de la Commission européenne du 27 juillet 2012 et modifiant le règlement N°415/2007 concernant les spécifications techniques applicables aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux. Cette nouvelle édition 1.2 est téléchargeable en langue française, allemande, néerlandaise et anglaise sous: <http://www.ccr-zkr.org/13020700-fr.html>.

### **Délai transitoire d'installation des appareils AIS Intérieur n'ayant pas une réception par type selon l'édition 2.0 du standard d'essai fixé au 30 novembre 2015**

Afin d'éviter des frais inutiles aux fabricants ou aux sociétés de montage, la Commission Centrale a confirmé en session plénière la mise en place d'un délai transitoire pour le montage des appareils AIS Intérieur possédant une réception par type basée sur le Standard d'essai AIS Intérieur, édition 1.0 ou 1.01, déjà fabriqués mais dont le montage à bord ou la commercialisation ne serait pas encore intervenue. Ce délai transitoire a été fixé au 30 novembre 2015, date à l'issue de laquelle le montage de ces appareils ne sera plus autorisé. Cette modification a été introduite dans le RVBR à l'article 7.06, chiffre 3.

La Commission Centrale avait, en effet, adopté le 16 octobre 2012 l'édition 2.0 du standard d'essai AIS Intérieur intégrant les dernières évolutions des standards de la Commission Electrotechnique Internationale (CEI). Depuis cette date, les procédures de réception par type, exigées par les appareils AIS Intérieur à l'article 7.06, chiffre 3 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin, doivent être réalisées conformément au standard d'essai AIS Intérieur

Ed 2.0. Les appareils AIS Intérieur déjà installés sur les bateaux ne nécessitent cependant pas de nouvelle réception par type. L'édition 2.0 du standard d'essai est, en effet, compatible avec les éditions plus anciennes. Pour cette raison, l'utilisation des appareils AIS Intérieur déjà présents à bord peut être poursuivie et ne nécessitent aucune modification.

**Nouvelle édition du standard relatif aux annonces électroniques (« édition avril 2013 »)**

Une « édition avril 2013 » du standard relatif aux annonces électroniques a été adoptée lors de la session plénière de la Commission Centrale. Ce standard est à présent en conformité avec les spécifications européennes. Les applications informatiques actuellement utilisées ne nécessitent pas de modification suite à l'entrée en vigueur de l' « édition avril 2013 ». Ce document est téléchargeable en langue française, allemande, néerlandaise et anglaise sous <http://www.ccr-zkr.org/13020700-fr.htm>.