



Réf : CC/CP (14) 11

## **Session plénière d'automne 2014 de la CCNR**

**Strasbourg, le 09.12.2014** – La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière d'automne le 4 décembre 2014 à Strasbourg, sous la présidence de Mme Gijbers, Chef de la délégation néerlandaise.

A cette occasion, la CCNR a décidé de reconnaître sur le Rhin la fonction de matelot aux élèves diplômés de deux écoles de bateliers non-rhénanes, l'une en République tchèque (Děčín), l'autre en Roumanie (CERONAV) à compter du 1er décembre 2015. Ces reconnaissances complètent le processus de reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des livrets de service engagé au cours des dernières années par la CCNR et sept de ses Etats observateurs (Autriche, Bulgarie, Hongrie, Pologne, Roumanie, Slovaquie et République tchèque). Elles contribuent à faciliter l'accès au marché de travail de la navigation intérieure. A l'issue de la session plénière, les arrangements administratifs ont été signés par les représentants des ministères des transports tchèque et roumain et le Secrétaire général de la CCNR.

Un échange sur la situation économique de la navigation rhénane et intérieure s'est également tenu dans le cadre de la réunion, sur la base des conclusions du rapport réalisé par le Secrétariat. Au cours du premier semestre de l'année 2014, le transport de marchandises sur le Rhin a été affecté par la faiblesse de l'économie européenne. Les quantités transportées ont reculé respectivement de 3 % aux premier et deuxième trimestres. Une légère tendance à la hausse des taux de fret a été constatée pour la cale sèche alors que la tendance est à une nette baisse pour la navigation à cale citerne. Pour 2015, la demande de transport devrait suivre une tendance comparable à celle des premiers trimestres 2014. Ni sa hausse très modérée ni celle prévue pour les chiffres d'affaires ne devraient permettre d'améliorer de façon significative les conditions économiques du secteur.

Enfin, la CCNR a accordé le statut d'organisation intergouvernementale observatrice à la Commission internationale de l'Hydrologie du bassin du Rhin (CHR), ainsi que le statut d'organisations non gouvernementales agréées à l'association européenne de navigation de plaisance (EBA) et la Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT).

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

La CCNR 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 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**

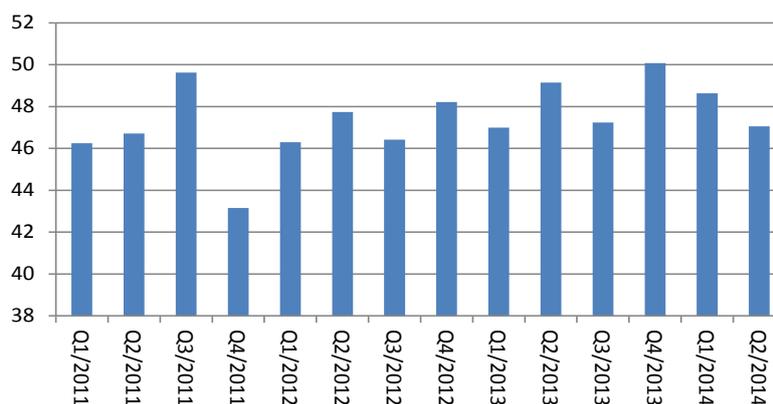
(destinées à la presse spécialisée)

## Situation économique de la navigation rhénane

### Conditions économiques générales et volume global de transport

Le transport de marchandises sur le Rhin a été affecté par une faiblesse de l'économie au cours du premier semestre de l'année 2014. Les quantités transportées ont reculé respectivement de 3 % au premier et au deuxième trimestre (par rapport au trimestre précédent).

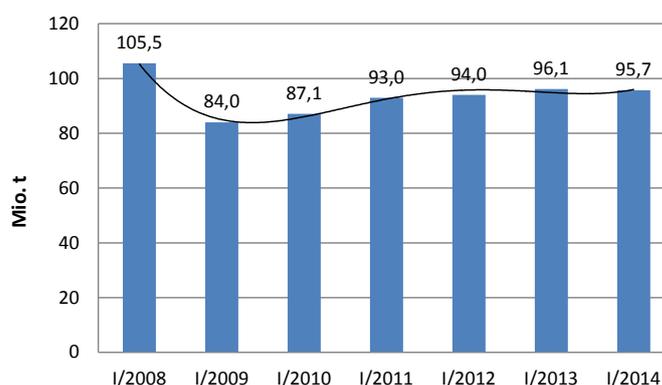
#### Transport des marchandises sur le Rhin par trimestres (2011-2014)



Sources : Calcul du Secrétariat de la CCNR sur la base de données de Destatis

Au total, 95,7 millions de tonnes ont été transportées au premier semestre de l'année 2014, par rapport à 96,1 millions de tonnes au cours de la même période de l'année précédente (-0,5 %). Ainsi a été enregistrée pour la première fois depuis plusieurs années une baisse, certes légère, du volume transporté semestriellement (voir le graphique).

#### Transport de marchandises sur le Rhin par semestres (2008-2014)



Sources : Calcul du Secrétariat de la CCNR sur la base de données de Destatis

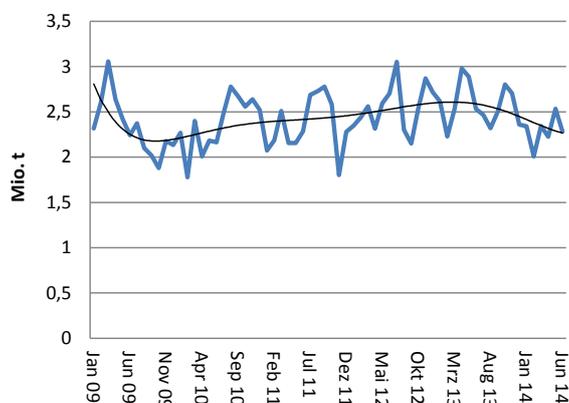
Toutefois, la prestation de transport a diminué un peu plus fortement que les quantités transportées. Avec 19,7 milliards de tonnes-kilomètres, la multiplication des quantités transportées et de la distance de transport aboutit à un total inférieur de 4 % par rapport à la même période l'an dernier (20,5 milliards de tkm).

## Evolution selon les segments de marchandises

Une évolution positive a été constatée pour les transports de métaux (6%) et surtout pour le transport de minerai (+16,8%) permettant de conclure à la poursuite du redressement des transports des marchandises de l'industrie sidérurgique sur le Rhin. Le transport de conteneurs a dépassé pour la deuxième fois au cours du semestre la marque des 1 000 000 EVP.

Le segment des produits agricoles et forestiers a connu une baisse importante (11,5%), tout comme les transports de charbon (6,7%) dont la tendance peut s'expliquer par une moindre utilisation de la houille pour la production d'électricité en Allemagne au cours du premier semestre et un hiver doux. Ces conditions climatiques ont également pesé défavorablement sur le transport de produits pétroliers avec demande en fioul domestique nettement moins forte au cours du premier semestre.

### Quantités de produits pétroliers liquides transportées sur le Rhin (1/2009 – 6/2014)



Source : Destatis ; calcul de la CCNR

Un creux saisonnier moins marqué a été constaté pour le secteur des sables, terres et matériaux de construction au cours de la période.

Les transports de produits chimiques ont enregistré une hausse modérée de 2,6 % au cours des six premiers mois de l'année en cours. L'évolution des quantités est toutefois orientée à la baisse au fil des mois. Cette baisse progressive reflète l'atmosphère plus morose de l'industrie chimique, qui a connu des baisses de la production au cours du deuxième semestre.

## Niveau de frets

Pour la cale sèche, une légère tendance à la hausse des taux de fret en navigation rhénane et des transports transfrontaliers à destination de l'Europe de l'ouest et de l'est a été constatée.

Au cours des trois premiers trimestres de l'année 2014, les niveaux de fret de la navigation à cale citerne ont été nettement inférieurs à de l'année précédente, expliquée avant tout par la faible demande de transport, alors que prévaut une surcapacité en navigation citerne.

## Évolution de l'offre de cale

### *Navigation à cale sèche*

Les chiffres définitifs concernant les nouvelles constructions en cale sèche pour l'année 2014 ne sont pas encore disponibles mais les données de l'IVR enregistrées pour les 10 premiers mois de l'année laissent à penser que l'activité de nouvelles constructions a été extrêmement faible.

### *Navigation à cale citerne*

Les nouvelles unités de la navigation à cale citerne enregistrées dans le registre de l'IVR jusque fin octobre 2014 font apparaître un taux des nouvelles constructions en baisse pour 2014.

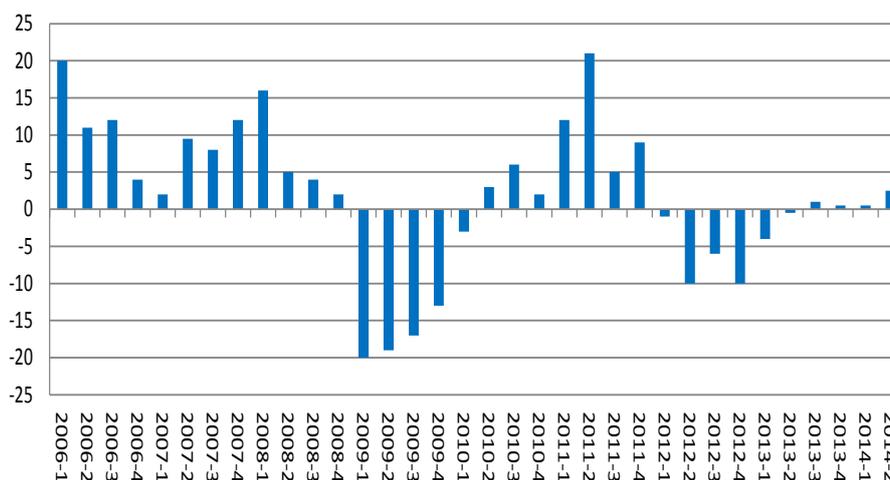
### *Navigation à passagers*

Le taux de nouvelles constructions de bateaux à passager demeure élevé. Pour l'année en cours, le nombre de nouvelles constructions est estimé à près de 30 nouveaux bateaux à cabines, représentant près de 10 % de la flotte européenne actuelle. La plupart de ces nouveaux bateaux à cabines battent pavillon suisse. Ceci résulte de l'activité de nouvelles constructions d'une seule entreprise suisse, fortement positionnée sur le marché anglophone.

## **Conditions d'exploitation au premier semestre de l'année 2014**

L'évolution du chiffre d'affaires de la profession néerlandaise de la navigation intérieure fait apparaître un léger redressement au premier semestre de l'année 2014. Après une stagnation en 2013 et une légère augmentation de 0,5% au premier trimestre de l'année 2014, une légère hausse de 2,5 % a été constatée au deuxième trimestre de l'année 2014.

## **Evolution du chiffre d'affaires de la profession néerlandaise de la navigation intérieure T1/2006 à T2/2014 (en % par rapport au trimestre précédent)**



Source : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Au cours des deux premiers trimestres de l'année 2014, l'évolution des coûts a suivi la légère tendance à la hausse constatée au cours des années précédentes. Les tendances sont les suivantes pour les différents facteurs de coût :

- Coût du personnel : légère augmentation
- Coûts de carburant : stagnation par rapport à l'année précédente, mais augmentation au cours de l'année
- Coûts des assurances : diminution d'environ 10 %
- Taxes portuaires : légère augmentation
- Coût du capital : quasiment pas de modification, mais niveau élevé

## **Perspectives pour 2015**

Les tendances suivantes peuvent être identifiées pour les différents segments de marchandises :

### Demande de transport en navigation à cale sèche

#### Charbon

- Augmentation des exportations de charbon USA - Europe
- Baisse du prix du charbon
- Investissements dans de nouvelles centrales électriques et installations de manutention de charbon dans le bassin du Rhin

#### Minerais

- Le redressement de l'industrie sidérurgique allemande se poursuit
- Les quantités de minerais transportées s'approchent du niveau moyen de la période 2002-2008

#### Sables, terres et matériaux de construction

- Légère tendance à la hausse à partir de 2011
- Taux de croissance 2013 / 2012 : +3 % ; 2012 / 2011: 1,5 %
- Structurellement et sur le long terme existent toutefois des obstacles à la croissance de ce secteur (normes environnementales restrictives en ce qui concerne la désignation des zones d'extraction de gravier)

#### Produits agricoles, alimentaires et fourragers

Les transports sont fortement influencés par les conditions météorologiques et par les résultats de la récolte

#### Conteneurs

- La progression se poursuit pour le transport de conteneurs sur le Rhin
- Augmentation légèrement inférieure des quantités transportées par rapport au nombre d'EVP

### Demande de transport en navigation à cale citerne

#### Produits pétroliers

- Tendance à la baisse des cours du pétrole en raison de l'augmentation de l'offre mondiale de pétrole
- Ceci incite à l'achat de fioul domestique.
- Tendance légèrement plus forte au report qui se traduit également par une tendance à la hausse des quantités transportées
- Les effets des conditions météorologiques (hiver) revêtent également une importance.

#### Produits chimiques

- Les perspectives se caractérisent par un certain pessimisme concernant le chiffre d'affaires.
- Les sites de l'industrie chimique en Europe occidentale sont sous pression en raison du coût élevé de l'énergie et des matières premières.

## **Clarification des prescriptions relatives à la stabilité des bâtiments transportant des conteneurs (article 1.07, chiffre 4 du RPNR)**

Des modifications ont été apportées au Règlement de Police pour la navigation du Rhin visant à clarifier les prescriptions existantes en matière de stabilité des bâtiments transportant des conteneurs. Elles indiquent à quel moment ce calcul doit être mené, quels sont les moyens à mettre en œuvre pour effectuer un contrôle de la stabilité, dans quels cas de figure un contrôle de stabilité n'est pas nécessaire et quels sont les documents relatifs à la stabilité qui doivent être conservés à bord. Ces nouvelles prescriptions permettront d'améliorer la sécurité de la navigation suite à la table ronde « Stabilité des bateaux-conteneurs » organisée par la CCNR à Bonn en septembre 2013 qui a montré la complexité et l'importance des questions de stabilité pour ce type de bâtiments.

## Etiages équivalents 2012 à compter du 1er janvier 2015

Le Rhin étant une voie d'eau à courant libre, il est soumis à des modifications continues, notamment de son débit et de la structure de son lit. Les variations hydrologiques perpétuelles concernant le débit et les modifications morphologiques du lit du Rhin sont analysées tous les 10 ans afin de déterminer sur cette base les hauteurs d'eau de référence actualisées par rapport aux basses eaux. Ces valeurs de référence appelées Étiages Équivalents (EE) sont déterminées sur la base d'une moyenne des 100 dernières années et, en moyenne, ne sont pas atteintes au cours de 20 jours par an. Les valeurs ayant été actualisées en dernier lieu en 2002, l'assemblée plénière a désormais adopté les nouvelles valeurs pour les étiages équivalents des principales échelles du Rhin. En raison de l'amélioration du volume d'eau de référence et de l'évolution simultanée du lit du Rhin, en partie suite à l'érosion, mais, également dans de nombreux cas, suite à une stabilisation efficace du lit, de nouvelles hauteurs d'eau de référence ont été déterminées pour chaque échelle du Rhin.

Etiages équivalents 2012 à compter du 1er janvier 2015 :

<b>Echelle</b>	<b>EE 2012 (cm)*</b>
Bâle	499
Maxau	369
Spire	241
Mannheim	160
Worms	72
Mayence	168
Oestrich	87
Bingen	100
Caub	78
Coblence	78
Andernach	93
Bonn	141

<b>Echelle</b>	<b>EE 2012 (cm)*</b>
Cologne	139
Düsseldorf	97
Ruhrort	233
Wesel	177
Rees	120
Emmerich	84
Lobith	739
Pannerdensche Kop	713
Nimwegen	523
Tiel	258
IJsselkop	694

\* les valeurs néerlandaises sont NAP + cm

Les étiages équivalents 2002 sont applicables jusqu'au 31 décembre 2014. Les étiages équivalents 2012 sont valables jusqu'au 31 décembre 2021.

La navigation utilisera ces nouvelles valeurs de référence afin d'assurer un transport à la fois sûr et rentable.