

SESSION PLÉNIÈRE DU PRINTEMPS 2015 DE LA CCNR

Réf: CC/CP (15)02

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière de printemps le 03 juin 2015 exceptionnellement à Rotterdam, sous la Présidence de Mme Gijsbers, Chef de la délégation néerlandaise.



Le débat public organisé à l'occasion des célébrations du bicentenaire de la CCNR à l'Hôtel de Ville de Rotterdam.

CÉLÉBRATIONS DU BICENTENAIRE DE LA CCNR

L'année 2015 marque les 200 ans de la création de la CCNR. Pour l'occasion et sur invitation de la Présidence néerlandaise, la session plénière de printemps de l'organisation s'est tenue exceptionnellement à Rotterdam le mercredi 3 juin 2015 à bord de l'ancien navire de croisière ss Rotterdam. Une manifestation solennelle a également été organisée le jeudi 4 juin 2015, à l'Hotel de ville de Rotterdam en présence du Maire de Rotterdam ainsi que de nombreuses personnalités internationales et acteurs de la navigation intérieure européenne.

Au cours de ces célébrations, le passé, le présent mais également le futur de la plus ancienne des organisations internationales ont été mis à l'honneur. Un ouvrage historique rédigé par des historiens de renom issus de cinq Etats membres de la CCNR et retraçant les 200 ans d'histoire de l'institution a été présenté en avant-première par M. Jean-Marie Woehrling, ancien Secrétaire général de l'institution et coordinateur de l'ouvrage¹.

Un débat public sur le futur de la navigation intérieure a été engagé sur les propos de Professeur Bernd Scholl de l'ETH Zurich et modéré par M. Jean-Louis Vandevoorde. Il a réuni Mme Désirée Oen, Chef de cabinet adjointe de la Commissaire européenne au transport, M. Gunther Jaegers, CEO des armements Jaegers, Mme Catherine Trautmann, coordinatrice du corridor européen TEN-T Mer du Nord-Baltique, M. Herbert Eichelkraut de la Direction de Thyssenkrupp Steel Europe, Maître Eric Van Hooydonk et M. Hans-Peter Hadorn, Président de la FEPI. Les échanges ont permis de mettre en lumière les défis et les perspectives de ce mode de transport toujours en

devenir et ont présagé une mission pour l'avenir proche et plus lointain, tout aussi pertinente et ambitieuse que celle confiée à la CCNR par ses pères fondateurs.

Les célébrations du bicentenaire de l'institution se poursuivent avec la tenue d'un colloque historique international les 18 et 19 juin prochains à la BNU de Strasbourg (ouvert au public - plus d'informations sur: www.200years-ccnr.org).

COMITÉ EUROPÉEN POUR L'ÉLABORATION DE STANDARDS DANS LE DOMAINE DE LA NAVIGATION INTÉRIÈRE (« CESNI »)

Lors de cette session plénière, la CCNR a créé par l'adoption d'une résolution un Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »). Cette résolution permet d'accélérer l'élaboration de prescriptions harmonisées, modernes et claires pour les usagers et tient ainsi compte de la « Vision 2018 » de la CCNR pour le développement durable de la navigation intérieure.

La création de ce nouvel organe de travail s'inscrit dans une volonté de la Commission Centrale, partagée avec l'Union européenne, de renforcer la gouvernance au plan européen, notamment dans le domaine réglementaire de la navigation intérieure. A cet égard, un Arrangement administratif avait déjà été conclu en 2013 entre le Directeur Général « Mobility and Transport » de la Commission européenne et le Secrétaire Général de la Commission Centrale.

Ce Comité est destiné à réunir les experts des Etats membres de l'Union européenne et de la Commission Centrale, ainsi que les représentants des organisations internationales concernées par la navigation intérieure. Une place importante sera aussi réservée aux représentants des différents acteurs et professions de la navigation en Europe.

En créant ce Comité, la Commission européenne et la CCNR souhaitent simplifier les procédures décisionnelles dans le domaine de la réglementation de la navigation intérieure, de sorte que l'ensemble des partenaires institutionnels et des acteurs impliqués puissent bénéficier de l'expérience de la CCNR.

Le CESNI sera engagé dans l'élaboration de standards relatifs aux prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure et aux exigences relatives au personnel navigant, ainsi qu'au niveau des différentes mesures d'application dans les domaines réglementaires concernés.

La réglementation de l'Union européenne – de nouvelles directives sont actuellement discutées – et celle de la CCNR – Règlement de visite des bateaux du Rhin et Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin - renverront à l'avenir à ces standards élaborés par le CESNI.

Une réunion constitutive de ce nouveau Comité CESNI est annoncée pour le 17 juin 2015 à Strasbourg.

Une évaluation du fonctionnement du comité et de ses procédures sera réalisée avant la fin de l'année 2017.

¹L'ouvrage « CCNR : 200 ans d'Histoire » sera disponible à la vente au grand public à compter du 20 juin prochain sur le site www.200years-ccnr.org



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ÉTABLISSEMENT DES CONDITIONS JURIDIQUES POUR L'UTILISATION DE GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ (GNL) EN NAVIGATION RHÉNANE ET INTÉRIEURE

A l'instar d'autres secteurs du transport, notamment du transport routier, la navigation intérieure mise sur les combustibles de substitution. Parmi les alternatives disponibles, le gaz naturel liquéfié (GNL - gaz naturel liquéfié à -161 °C) convient le mieux pour la navigation intérieure, parce qu'il présente moins de risques pour la sécurité que l'hydrogène par exemple et parce qu'il offre une densité énergétique plus élevée que le gaz naturel comprimé (GNC). Au terme de l'analyse des enseignements tirés lors de l'exploitation de bateaux de navigation intérieure qui utilisent déjà le GNL à titre d'essai, la CCNR a adopté des compléments aux règlements de la navigation rhénane afin de créer le cadre juridique permettant une utilisation régulière du GNL en tant que combustible par la navigation intérieure européenne. Ce cadre réglementaire comprend également des exigences vis à vis des conducteurs et les membres de l'équipage des bateaux qui font recours au GNL comme carburant. Ceux-ci devront se soumettre à une formation complémentaire, sanctionnée par un examen et agréée par les autorités compétentes.

La CCNR répond ainsi une nouvelle fois à sa mission de promouvoir par son activité et ses règlements la sécurité et les innovations dans la navigation intérieure rhénane et européenne.

SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA NAVIGATION RHÉNANE

Le développement économique très lent de la zone Europe ainsi que l'absence de dynamisme de la production industrielle de la région n'ont pas permis d'augmentation nette du transport de marchandises sur le Rhin en 2014. Au total, 193,3 MT ont été transportées en 2014 sur le Rhin traditionnel, contre 193,4 MT pendant la même période de l'année précédente.

Les secteurs du transport de minerais, de métaux et produits métalliques ont néanmoins connu une augmentation tout comme ceux des matériaux de construction et des produits chimiques. On a, par ailleurs, pu constater tout au long de l'année une augmentation sensible de la demande de transport dans le domaine des conteneurs, tant pour les échanges maritimes qu'en navigation intérieure.

En 2014, l'activité de constructions neuves a continué à reculer en navigation à cale sèche comme citerne. La surcapacité de la cale citerne reste néanmoins considérable. Le secteur des bateaux de croisières connaît en revanche une situation très différente. Un record a été atteint en 2014, et l'on s'attend pour l'année 2015 à ce que la flotte des bateaux de croisière dans l'UE dépasse la barre des 300 unités.



La session plénière de printemps s'est tenue exceptionnellement à bord de l'ancien navire de croisière ss Rotterdam.

Au premier semestre 2014, la tendance de l'évolution du chiffre d'affaires du transport de marchandises était encore légèrement à la hausse. La situation s'est toutefois dégradée au deuxième semestre. La navigation à passagers se distingue également fortement de la navigation à marchandises sur ce point, en enregistrant en Allemagne, une hausse à deux chiffres de son chiffre d'affaires en 2014.

Les perspectives pour la demande de transport 2015 sont globalement positives, à l'exception du transport de charbon, avec des prévisions de croissance des différents secteurs de transport compris entre 1 à 3%.

POSSIBILITÉ DE RECONNAISSANCE DE LIVRES DE BORD NON-RHÉNANS

La CCNR a ouvert la possibilité de reconnaître sur le Rhin des livres de bord conforme au modèle de la CCNR, mais délivrés par des Etats non-membres. Cette reconnaissance peut être accordée à la demande d'un Etat non-membre de la CCNR sous réserve de garantir la réciprocité de cette procédure.

La tenue d'un livre de bord contribue de manière essentielle à la sécurité de la navigation intérieure. Il permet notamment de vérifier le respect des temps de navigation et de repos par les membres de l'équipage ainsi que la présence des fonctions nécessaires à bord.

RECONNAISSANCE SUR LE RHIN DES CERTIFICATS DE CONDUITE DE CATÉGORIE A ÉMIS PAR L'AUTRICHE ET LA SLOVAQUIE

En complément des certificats de conduite de catégorie B, la CCNR a reconnu, à l'occasion de

sa session plénière de printemps, la validité des certificats de conduite autrichiens et slovaques de catégorie A sur le Rhin. Cette reconnaissance permettra aux titulaires d'un tel certificat de conduire un bateau sur le Rhin, sous réserve de disposer des connaissances de secteur et de l'aptitude physique et psychique nécessaires.

À PROPOS DE LA CCNR

La CCNR est une organisation internationale exerçant un rôle réglementaire essentiel pour l'organisation de la navigation sur le 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 CCNR 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
2, Place de la République
67082 Strasbourg
+33 (0)3 88 52 20 10
ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ANNEXES (DESTINÉES À LA PRESSE SPÉCIALISÉE)

Réf: CC/CP (15)02

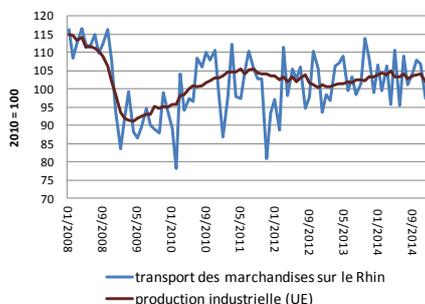
SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA NAVIGATION RHÉNANE / COMPLÉMENTS

Conditions générales

Le graphique suivant montre que le transport de marchandises en général, et en particulier sur le Rhin, est intensément lié à la production industrielle et donc aux problèmes économiques dans la zone euro. L'absence de dynamisme de la production industrielle empêche donc une nette augmentation du transport de marchandises sur le Rhin.

Sur la base de ces prévisions, on ne s'attend, pour 2015 et 2016 à nouveau, qu'à une très faible reprise du transport de marchandises sur le Rhin.

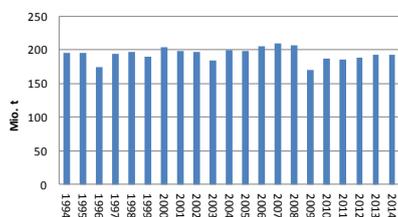
Volumes transportés mensuels sur le Rhin traditionnel et production industrielle dans l'UE (indice 2010 = 100)



Source : destatis, eurostat

Au total, 193,3 MT ont été transportées en 2014 sur le Rhin traditionnel, contre 193,4 MT pendant la même période de l'année précédente. Le transport de marchandises a par conséquent stagné en 2014. Le graphique suivant montre qu'au bout de maintenant 6 ans, le transport de marchandises sur le Rhin n'a toujours pas retrouvé son niveau d'avant la crise, pendant la période 2005 à 2008.

Transport annuel de marchandises sur le Rhin (1994 - 2014)



Source : destatis, calculs de la CCNR

Taux de fret

Avec des volumes transportés n'augmentant que faiblement, le rapport de l'offre à la demande reste caractérisé par une surcapacité. La concurrence considérable par les prix qui a ainsi lieu dans la région rhénane empêche l'augmentation du niveau des frets. En 2014, l'évolution des taux de fret a donc été caractérisée par une stagnation, voire une croissance minimale.

Perspectives pour 2015

Demande de transport en navigation à cale sèche

En ce qui concerne l'évolution en volume, les perspectives sont globalement légèrement positives, face à la poursuite de la reprise dans l'industrie sidérurgique et à la poursuite attendue de la tendance positive du transport de denrées alimentaires et fourrages ainsi que de produits de carrières et matériaux de construction. Par contre, le volume transporté sera en recul dans le secteur de l'énergie (charbon). Ce recul est imputable à la douceur de l'hiver et à l'éviction croissante du charbon par des sources d'énergie renouvelables dans le domaine de la production d'électricité et de chaleur. Au total, la demande de transport sur le Rhin traditionnel devrait modestement augmenter en 2015, d'environ 1 à 3 %. Pour la navigation intérieure néerlandaise également, on s'attend à une augmentation en volume de 1 à 2 % pour 2015.

Toutefois, étant donné les âpres conditions de concurrence sur le marché rhénan et la surcapacité existante, cette progression ne sera pas suffisante pour augmenter de façon décisive les taux de fret.

Demande de transport en navigation citerne

L'augmentation attendue dans le secteur des produits pétroliers exercera une influence positive sur la demande de transport. La chute du prix du pétrole devrait déclencher une reprise des transports de fioul domestique et de carburants.

L'industrie chimique bénéficiera elle aussi à nouveau de conditions générales légèrement meilleures, suite à la baisse des coûts consécutive à l'évolution sur le marché du pétrole. L'ampleur de l'augmentation de la demande de transport devrait toutefois rester limitée et dépasser à peine la barre des 3 %. Dans le contexte de la surcapacité existante, on s'attend à ce que les taux de fret n'augmentent quasiment pas.

LA CCNR CRÉE LES CONDITIONS JURIDIQUES POUR L'UTILISATION DE GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ (GNL) PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE RHÉNANE ET EUROPÉENNE

Actuellement, la navigation intérieure européenne utilise presque exclusivement le gasoil en tant que combustible. L'Union européenne (UE) ainsi que les États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) sont favorables à l'introduction de combustibles de substitution en navigation intérieure, à l'instar d'autres modes de transport. Dans le cadre de différents projets de recherche et de développement nationaux et européens, le gaz naturel liquéfié (GNL) a été identifié comme étant parfaitement approprié pour la navigation intérieure, car son coût par unité d'énergie est bas, sa densité énergétique est élevée et sa combustion est relativement respectueuse de l'environnement et du climat. La CCNR appuie l'introduction du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible de substitution pour la navigation intérieure. Dans sa Vision 2018, elle postule la promotion d'innovations en faveur de carburants et d'énergies de substitution, notamment du gaz naturel liquéfié (GNL).

L'utilisation de gaz naturel en tant que combustible (par exemple sous la forme de gaz naturel liquéfié (GNL)), présente davantage de risques de sécurité que l'utilisation de gasoil, d'où l'interdiction faite à la navigation intérieure rhénane et européenne d'utiliser toute forme de gaz naturel et d'autres combustibles présentant un point d'éclair inférieur ou égal à 55 °C. Afin de déterminer si son utilisation est possible en toute sécurité, la CCNR a autorisé temporairement l'utilisation de GNL à bord de 15 bateaux à des fins d'essais et sous réserve que soient respectées de nombreuses exigences techniques et opérationnelles. Cinq de ces quinze bateaux sont actuellement exploités. Les rapports de situation régulièrement communiqués par les exploitants de ces bateaux ont permis de conclure que l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible est possible en navigation intérieure, à condition que soient observées des exigences particulières concernant la construction et l'exploitation des bateaux, ainsi que la formation de leurs équipages. La CCNR a par conséquent décidé d'amender ses règlements afin d'autoriser désormais l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible en navigation rhénane sous réserve que soient observées certaines exigences. Toutefois, la CCNR n'examinera qu'à une date ultérieure la possibilité d'utiliser d'éventuels autres carburants de substitution.

En raison de la complexité technique de l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) et de ses implications étendues pour la navigation intérieure, la CCNR



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

a estimé nécessaire d'associer étroitement à ces travaux la profession de la navigation intérieure et les experts techniques qui possèdent déjà une expérience avec l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL). Les propositions de modifications des règlements, une fois consolidées, ont également été présentées aux associations des secteurs économiques concernés ainsi qu'à des experts d'administrations, de sociétés de classification et d'autres institutions dans le cadre d'une audition. Les participants à cette audition ont globalement approuvé les propositions. Leurs observations supplémentaires formulées à cette occasion ont été prises en compte par les organes compétents de la CCNR au cours de la procédure de décision qui a suivi.

La résolution adoptée à présent complète le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) par l'incorporation de prescriptions concernant

- la signalisation de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL),
- le passage des écluses par les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL),
- la garde et la surveillance,
- l'avitaillement de gaz naturel liquéfié (GNL).

Les prescriptions relatives à l'avitaillement exigent que soit complétée une liste de contrôle. Cette liste de contrôle est en cours d'élaboration et sera autant que possible identique à la liste de contrôle qui a été élaborée pour l'avitaillement de gaz naturel liquéfié (GNL) dans les ports maritimes. Il est prévu que cette liste de contrôle soit publiée en octobre 2015 en tant que standard de la CCNR dans les langues de la navigation rhénane et en langue anglaise. Une obligation d'annonce spécifique est également prévue pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible. Les prescriptions correspondantes figurent dans la résolution distincte de la CCNR relative à la nouvelle rédaction de l'article 12.01 du RPNR « Obligation d'annonce ».

Dans le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) est incorporé un nouveau chapitre 4bis « Dispositions complémentaires relatives à l'expertise des membres d'équipage de bâtiments de la navigation intérieure utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible ». Ce chapitre comporte notamment des prescriptions

- stipulant que le conducteur et les membres d'équipages intervenant dans la procédure d'avitaillement sont soumis à une obligation d'expertise et
- fixant la teneur des formations et des examens.

Le RVBR sera complété par un chapitre 8ter comportant des dispositions particulières applicables aux bâtiments à bord desquels sont installés des systèmes de propulsion ou systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C et par une annexe T consacrée au gaz naturel liquéfié (GNL). Les travaux nécessaires à cet effet sont très avancés mais ne sont pas encore achevés en raison de leur grande complexité.

La Commission européenne a salué les travaux de la CCNR visant à établir un cadre juridique pour l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) en navigation intérieure et a fait part de son intention de reprendre autant que possible les modifications et compléments prévus pour les règlements de la CCNR dans les réglementations européennes correspondantes.

UTILISATION DES POTEAUX D'ANCRAGE (ARTICLE 7.03 DU RPNR)

De nombreux bateaux sont actuellement équipés de poteaux d'ancrage. Or l'utilisation des poteaux d'ancrage peut donner lieu à des situations dangereuses au cours desquelles l'infrastructure est susceptible d'être endommagée. C'est pourquoi, la CCNR a décidé de réglementer leur utilisation à compter du 1er décembre 2016. Elle pourra être autorisée ou interdite en fonction des sections. Un nouveau panneau (E.6.1) a ainsi été inséré dans le Règlement de Police de la Navigation du Rhin (RPNR). Il indique les secteurs où l'utilisation des poteaux d'ancrage du côté de la voie où le panneau est placé est autorisée.



EXTENSION DE L'OBLIGATION D'ANNONCE ÉLECTRONIQUE ET MODIFICATION DE L'OBLIGATION D'ANNONCE (ART 12.01 DU RPNR)

Depuis le 1er janvier 2010, une obligation d'annonce électronique a été introduite sur le Rhin pour les bâtiments et convois transportant plus de 20 conteneurs ou au moins un conteneur de matières dangereuses. Cette décision a permis de réduire le travail administratif des conducteurs des bâtiments et du personnel dans les centrales de secteur, tout en garantissant un niveau de sécurité élevé pour la navigation rhénane. Aussi, compte tenu des avantages que représentent les annonces réalisées par voie électronique dans la mesure où le système est à présent parfaitement opérationnel, la CCNR a décidé d'étendre cette obligation à tout bâtiment ou convoi transportant un conteneur à partir du 1er décembre 2015.

Par ailleurs, la rédaction de l'article 12.01 a été clarifiée. A ce titre, la liste des données à transmettre dans le cadre de l'obligation d'annonce a été complétée et modifiée. En effet, l'annonce d'autres données utiles pour la sécurité a été ajoutée. Il s'agit notamment du numéro des conteneurs de matières dangereuses

ou de l'emplacement respectif des conteneurs selon le plan de chargement. Ces informations aideront particulièrement la gestion des avaries d'un bateau porte-conteneurs. De même, pour les conteneurs, en sus du nombre de conteneurs à bord déjà annoncé actuellement, le conducteur du bateau devra indiquer pour chaque conteneur leur taille, leur type et leur état de chargement (chargé ou non chargé). Ces informations permettront d'améliorer la gestion d'une avarie en cas de conteneur tombé par-dessus bord par exemple. Enfin, la liste des données a également été réorganisée : la liste commence par les données liées au bâtiment et se termine par les données liées à la cargaison.

DIMENSION MAXIMALE DES BÂTIMENTS (ART 11.01 DU RPNR)

L'article 11.01 du RPNR fixe les dimensions maximales des bâtiments. Dans sa rédaction actuelle, la longueur maximale des bâtiments est fixée à 135 m de façon générale et des restrictions existent sur certaines sections. En particulier, les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m ne sont autorisés à naviguer vers l'aval dans le secteur du Gebirge qu'avec une autorisation spéciale lorsque la hauteur d'eau relevée à l'échelle de Kaub est inférieure à 0,85 m ou supérieure à 4,60 m (marque de crue I).

Ces dispositions seront modifiées à partir du 1er décembre 2016. Le chiffre 1 i de la nouvelle rédaction de l'article 11.01 indique que la longueur maximale des bâtiments ne doit pas dépasser 135 m et que leur largeur ne doit pas dépasser 22,80 m. Dans les deux secteurs ci-dessous, la largeur maximale des bâtiments ne doit pas dépasser

- a) 17,70 m pour le secteur situé entre Bingen (p.k. 528,50) et St. Goar (p.k. 556,00) et
- b) 15 m pour le secteur situé entre Pannerden (p.k. 867,46) et le Lekkanal (p.k. 949,40).

Une navigation dans les deux secteurs mentionnés ci-dessus est possible pour des bâtiments dont la largeur est plus importante sous réserve d'une autorisation spéciale de navigation délivrée par les autorités compétentes. Cette autorisation est indépendante des hauteurs d'eau relevées à l'échelle de Kaub comme cela est actuellement le cas. Cette nouvelle rédaction de l'article 11.01 réduit les procédures administratives sans remettre en cause la sécurité de la navigation. En effet, les voyages d'essai effectués à ce jour par l'Office de l'eau et de la navigation de Bingen en présence de hauteurs d'eau inférieures à 0,85 m et supérieures à 4,60 m (marque de crue I) à l'échelle de Kaub ont permis de constater qu'une limitation de la largeur à 17,70 m permet la navigation de bâtiments d'une longueur de 135 m en toute sécurité, quelle que soit la hauteur d'eau dans ce secteur.

