

# SYMPOSIUM CCNR SUR LA STRATÉGIE GNL EN NAVIGATION INTÉRIÈRE ET PORTS : PLUS D'UNE CENTAINE DE PARTICIPANTS POUR DRESSER LES PERSPECTIVES ET LES PROCHAINES ÉCHÉANCES DU DÉVELOPPEMENT DU GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ

Réf: CC/CP (15)04



À l'initiative de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et de ses partenaires (National LNG platform, LNG Masterplan, Pro Danube, Port of Antwerp, Port of Rotterdam, Energy Valley, LNG Initiative Northwest, Mariko), un symposium international sur la stratégie GNL (gaz naturel liquéfié) en navigation intérieure s'est tenu, ce jeudi 8 octobre, à la Maison de la Région Alsace de Strasbourg.

Ce carburant alternatif plus respectueux de l'environnement apparaît, en effet, en mesure de jouer un rôle essentiel pour soutenir l'innovation, le développement durable et la compétitivité du transport par voie d'eau. Cependant, l'investissement dans la technologie GNL est actuellement freiné, aussi bien au niveau de la flotte que de l'infrastructure. Aussi, la tenue d'échanges pour promouvoir la mise en œuvre de coopérations renforcées visant une accélération de l'élan de cette nouvelle technologie semblait-t-elle justifiée.

Introduit par un discours inspirant du coordinateur européen pour le corridor RTE-T Rhin-Alpes, M. Pawel Wojciechowski, ce symposium a réuni plus d'une centaine de participants issus de nombreux pays européens concernés par la problématique de l'utilisation, du transport et de l'approvisionnement du GNL pour la navigation intérieure et les ports. Des représentants de la sphère politique mais également du monde économique ont pu confronter leurs réflexions au cours des débats. Trois panels de discussions, modérés par M. Benjamin Hofmann, de l'Université de St Gall, ont permis d'approfondir la réflexion sur les problématiques liées, tout d'abord à l'infrastructure d'approvisionnement ainsi qu'à la réglementation, ensuite aux marchés et aux stratégies commerciales, et enfin à la coopération et du financement des activités liées au développement de projets innovants mobilisant le GNL.

Les participants ont vivement appelé à davantage de cohérence dans le soutien apporté par l'Union européenne au développement du GNL et en particulier à un renforcement de la sécurité juridique dans le cadre du nouveau règlement sur les émissions des engins mobiles non-routiers, actuellement discuté au sein de l'Union européenne. En effet, les limites d'émissions ambitieuses, ainsi que des cycles d'essai davantage fidèles aux conditions d'exploitation réelles, doivent accompagner le développement du GNL, sans pour autant exiger des investissements supplémentaires avec des systèmes de post-traitement. Des limites d'émissions trop exigeantes risquent fortement de stopper les investissements et l'innovation dans le domaine de la navigation intérieure.

Les armateurs ont par ailleurs fait part de leurs expériences avec les bateaux de navigation intérieure fonctionnant au GNL. Même si le marché se trouve actuellement dans une situation difficile en raison de la forte baisse des prix du pétrole, la surproduction mondiale de GNL à moyen et long terme pourrait être de bon augure pour la compétitivité future de ce carburant. Un potentiel important réside dans l'exploitation de la réduction des coûts notamment des équipements GNL, en particulier les citernes, alors que des progrès dans le développement de la chaîne d'approvisionnement de ce carburant pourraient accélérer son introduction en navigation intérieure. Des impulsions importantes pourraient également venir de la Chine, qui représente le plus grand secteur pour la navigation intérieure dans le monde, et qui table également sur l'introduction du GNL en tant que carburant.

Il a été souligné que la CCNR a joué un rôle actif dans le développement d'un cadre réglementaire encadrant l'utilisation du GNL comme combustible par les bateaux de navigation intérieure, soutenant

ainsi les activités de la profession pour réduire la pollution, les émissions de gaz à effet de serre et les coûts d'exploitation de la navigation intérieure. Après un premier paquet réglementaire adopté en juin, l'ensemble de la réglementation s'appliquant aux bateaux utilisant du GNL comme combustible sera adopté d'ici la fin de l'année, garantissant des normes de sécurité élevées et offrant, par la même occasion, la sécurité juridique nécessaire aux investisseurs. En particulier, les participants du symposium ont souligné leur intérêt pour des prescriptions techniques des bateaux stabilisées et une liste de contrôle pour l'avitaillement harmonisée.

## 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](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)  
[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)



**CCNR**

COMMISSION CENTRALE  
POUR LA NAVIGATION DU RHIN