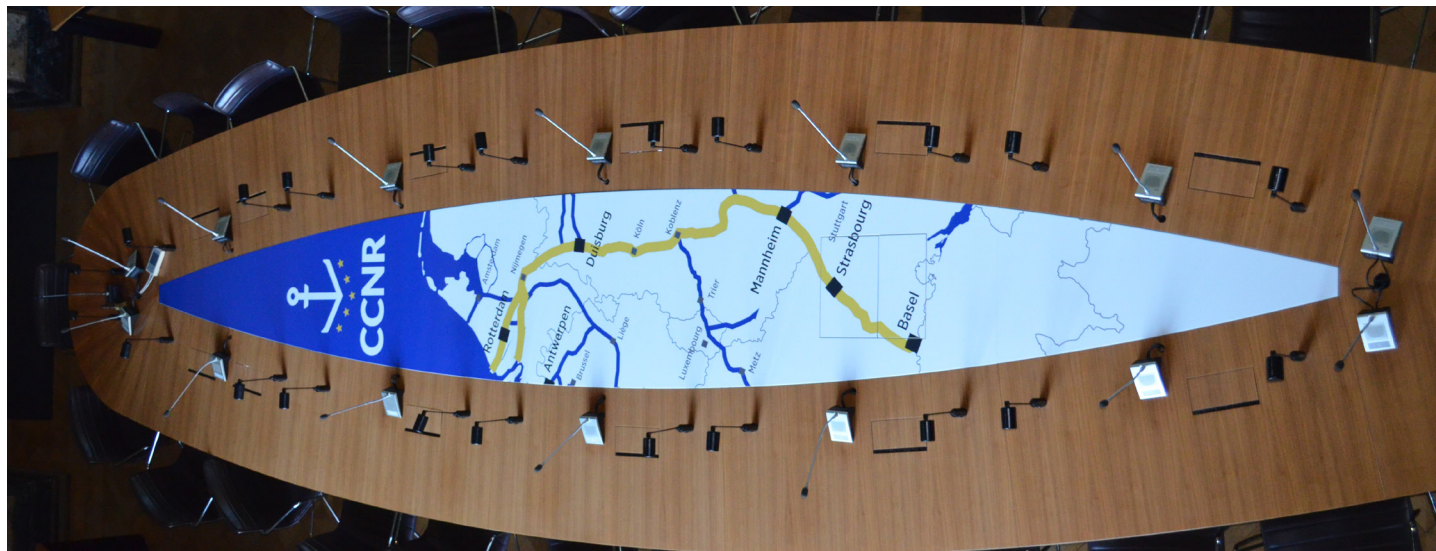


SESSION PLÉNIÈRE D'AUTOMNE 2015 DE LA CCNR

Réf: CC/CP (15)06

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière d'automne le 3 décembre 2015 à Strasbourg, sous la présidence de Mme Gijsbers, Chef de la délégation néerlandaise. Cette session plénière clôture les deux ans de Présidence néerlandaise de l'institution.



COOPÉRATION RENFORCÉE ET INSTITUTIONNALISÉE DE LA CCNR AVEC LA COMMISSION EUROPÉENNE

La coopération renforcée entre la Commission européenne et la CCNR, initiée en 2013 par la signature d'un Arrangement administratif entre la DG Move et le Secrétariat de la CCNR, franchit une nouvelle étape avec l'établissement d'un cadre financier destiné à soutenir les activités concernées par cette coopération. Ces activités sont, d'une part, le travail réglementaire dans les domaines des prescriptions techniques et des qualifications personnelles par le biais du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI ») et, d'autre part, la mise en œuvre d'une observation du marché au plan européen. Ce cadre financier couvre une période de 3 ans, permettant à la CCNR d'entrer de plein pied dans l'approfondissement de cette coopération européenne engagée il y a plus de 10 ans et que le nouveau cadre permet de puissamment renforcer.

Première réalisation concrète de cette coopération, la CCNR, de concert avec la Commission européenne, se félicite de l'adoption récente du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) par le CESNI.

La CCNR, qui fête cette année ses 200 ans d'existence, confirme, à travers cette coopération renforcée, son rôle renouvelé de plate-forme réunissant les parties intéressées et concernées par l'activité réglementaire pour la navigation intérieure en Europe.

SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA NAVIGATION RHÉNANE

Le transport sur le Rhin traditionnel a connu une progression au cours du premier semestre 2015 avec une augmentation de 3% des volumes transportés et de 7% de la prestation de transport par rapport à l'année précédente. Les marchandises qui ont le plus bénéficié de cette progression sont les produits pétroliers, les produits agricoles ainsi que les conteneurs, alors que le transport de charbon et celui des produits chimiques ont connu un certain recul sur cette même période.

Le développement de la flotte de transport de marchandises en Europe de l'ouest a relativement stagné sur les six premiers mois de l'année 2015, contrairement à celle des bateaux de croisière, dont la construction progresse sensiblement en réponse au boom économique que traverse actuellement le marché des croisières en Europe.

Le niveau des taux de fret, relativement stable au cours du premier trimestre, a connu une nette progression sur la deuxième partie de l'année en raison du niveau exceptionnellement bas des eaux du Rhin. En effet, dans ces conditions les bateaux ne peuvent transporter que des quantités plus limitées de marchandises, provoquant une pénurie des unités de transport. Les prix de transport ainsi que le niveau des chiffres d'affaires sont en conséquence en forte progression, particulièrement pour la cale citerne, mais également pour la cale sèche. Ces effets positifs de l'hydraulicité pour les revenus des entreprises sont néanmoins nuancés par des réductions du volume transporté au deuxième semestre, les bateaux ne pouvant être chargés qu'à des degrés restreints. Dans leur globalité, les perspectives pour 2016 restent cependant positives.

EN ADAPTANT SON CADRE RÉGLEMENTAIRE, LA CCNR PERMET L'UTILISATION DU GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ (GNL) COMME UN COMBUSTIBLE « USUEL » POUR LA NAVIGATION RHÉNANE, À L'INSTAR DU COMBUSTIBLE DIESEL

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, compte tenu de son coût peu élevé par unité d'énergie, de sa densité énergétique élevée et de sa combustion par principe davantage respectueuse de l'environnement et du climat.

Après analyse des enseignements tirés lors de l'exploitation de bateaux de navigation intérieure autorisant l'utilisation du GNL à titre d'essai, la CCNR a adopté un amendement au Règlement de visite des bateaux du Rhin permettant de définir les prescriptions techniques applicables à ce type de bateaux. Ces prescriptions résultent d'une coopération étroite entre les autorités compétentes, les experts en la matière et la profession fluviale. Elles viennent utilement compléter le cadre juridique dédiée au GNL, créé en juin 2015, assurant des standards élevés de sécurité pour la navigation intérieure, tout en favorisant l'innovation technologique. Ce cadre juridique permet dorénavant l'utilisation du GNL comme un combustible « usuel » en navigation rhénane, à l'instar du combustible diesel.

La sécurité juridique a également été renforcée en octobre 2015 avec la publication de l'édition 1.0 du standard pour une liste de contrôle pour l'avitaillement en GNL Camion-Bateau. Conformément au Règlement de police de la



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

navigation du Rhin, les opérations d'avitaillement ne peuvent débuter avant que le conducteur ne se soit assuré que les tâches préparatoires ont été dûment effectuées et documentées.

La CCNR confirme ainsi une nouvelle fois son 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.

COMPOSITION DE LA CHAMBRE DES APPELS

Faisant suite aux démissions honorables du juge belge Antoon Verstreken et du juge suisse Fritz Rapp, la CCNR a nommé à la Chambre des Appels :

- Monsieur Paul De Baets (Belgique) comme Juge et Monsieur Björn Bullinck (Belgique) comme Juge-suppléant

- Madame Marie-Louise Stamm (Suisse) comme Juge et Monsieur Bruno Lötscher (Suisse) comme Juge-suppléant.

PRÉSIDENTE DE LA CCNR

Conformément à la règle de rotation, la Suisse assurera durant la période 2016-2017 la présidence de la CCNR. Monsieur Reto Dürler, Chef de l'Office suisse de la navigation maritime du département fédéral des affaires étrangères et Chef de la délégation suisse auprès de la CCNR, assurera cette fonction.

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, l'efficacité du transport rhénan, la sécurité, les considérations sociales ainsi que le respect de l'environnement 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
F-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)

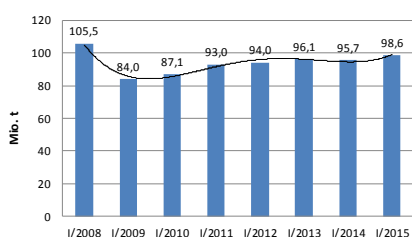
Réf: CC/CP (15)06

SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA NAVIGATION RHÉNANE

Quantités de marchandises et prestations de transport

98,6 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le Rhin traditionnel (entre Bâle et la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas) au premier semestre de l'année 2015, soit 3 % de plus qu'au premier semestre de l'année 2014.

Fig. : Transport des marchandises sur le Rhin traditionnel par semestres (2008 - 2015)



Sources : calcul du Secrétariat de la CCNR selon des données de destatis

La prestation de transport a atteint 21,1 milliards de tonnes-kilomètres. Elle a augmenté de 7 % par rapport au premier semestre de l'année 2014, soit une hausse supérieure à celle des quantités de marchandises.

Le commerce et le transport de produits pétroliers, en particulier, ont pu bénéficier des prix peu élevés des produits pétroliers. Le transport de conteneurs a poursuivi sa tendance à la hausse, avec une augmentation de 3,5 % pour le poids des marchandises et de 7,3 % pour le nombre d'EVP.

Au premier semestre ont été comptés 745 169 conteneurs sur le Rhin traditionnel entre Bâle et la frontière germano-néerlandaise, ce qui représente 1,16 millions d'EVP.

Segments de marchandises en hausse :

- Produits pétroliers (15,3 millions de tonnes ; +11,7 %)
- Sables, terres et matériaux de construction (13 millions de tonnes ; +1,5 %)
- Conteneurs (8,2 millions de tonnes ; +3,5 %)
- Produits agricoles et sylvicoles (6,2 millions de tonnes ; +11,5 %)
- Métaux (6,1 millions de tonnes ; +7 %)

Segments de marchandises stables :

- Produits alimentaires et fourragers (3,5 millions de t ; +/-0 %)
- Minerais (13,4 millions de tonnes ; +/-0 %)

Segments de marchandises en baisse :

- Houille (15,6 millions de tonnes ; -2,6 %)
- Produits chimiques (10,7 millions de tonnes ; -2,8 %)

Évolution de la flotte

Dans le segment de la navigation à marchandises, le nombre des nouvelles unités mises en service en Europe occidentale au cours des dix premiers mois de l'année 2015 a été très bas par rapport à la capacité de la flotte existante. Le tonnage des nouvelles constructions de bateaux à cale sèche a représenté moins de 0,5 % de celui de la flotte déjà en service en Europe occidentale (qui est de 10,5 millions de tonnes).

En navigation à cale citerne, l'activité en termes de nouvelles constructions a été légèrement plus forte, mais nettement inférieure à celle des années précédentes. Le tonnage des nouvelles constructions a représenté environ 1,5 % de la capacité de la flotte en Europe occidentale. Environ la moitié des nouveaux bateaux-citernes bat pavillon néerlandais.

Dans le segment des croisières fluviales est constaté le maintien d'un taux élevé de nouvelles constructions, avec environ 30 nouvelles unités en 2015, comme ce fut le cas en 2014. Environ les trois quarts de ces unités battent pavillon suisse. Le développement de la flotte se poursuit de manière constante en navigation à passagers, grâce à la hausse de la demande mondiale dont bénéficient les croisières fluviales sur le Rhin, le Main, la Moselle, le Danube, l'Elbe, la Loire, le Rhône et sur d'autres voies d'eau européennes.

Évolution des taux de fret, du chiffre d'affaires et des coûts

Les prix du transport (taux de fret) ont à peine évolué au premier semestre. Au cours de la seconde moitié de l'année a toutefois été constatée une hausse importante des taux de fret, essentiellement en raison de la forte baisse des niveaux d'eau du Rhin.

Au premier semestre, le chiffre d'affaires de la navigation à marchandises a nettement augmenté en Allemagne. Une légère hausse a été constatée aux Pays-Bas. Dans le contexte des faibles niveaux d'eau, la navigation à marchandises a bénéficié au deuxième trimestre de fortes hausses des taux de fret et donc aussi du chiffre d'affaires. La navigation à passagers a enregistré un léger recul en Allemagne. Le florissant segment des croisières fluviales a toutefois permis de maintenir le chiffre d'affaires à la hausse.

Les principales composantes des coûts (coût de carburant, coût de la main-d'œuvre, coût du capital) ont connu une évolution divergente. Le coût du carburant a baissé de 15 à 20 % par rapport à l'année précédente dans le contexte de la baisse du cours du pétrole brut et des prix des produits pétroliers.

Le coût de la main d'œuvre diffère d'un pays à l'autre dans le bassin rhénan, notamment en raison des différents systèmes de sécurité sociale et d'autres paramètres qui influent sur les coûts non-salariaux. Les entreprises belges et françaises de navigation intérieure sont confrontées à un coût de la main-d'œuvre nettement plus élevé que les entreprises allemandes et néerlandaises. Le coût le moins élevé de la main-d'œuvre est constaté dans les entreprises suisses et luxembourgeoises. Cela a des conséquences sur la gestion et la forme sociale des entreprises de la navigation intérieure (proportion d'entreprises individuelles par rapport aux armements ayant un grand nombre d'employés).

Le coût du capital demeure élevé pour les entreprises qui ont investi dans de la nouvelle cale avant la crise. Les quelques investisseurs qui se sont engagés dans de nouvelles constructions sont confrontés à des majorations des intérêts sous la forme de primes de risque et donc à des charges supérieures à ce que pourrait laisser penser le faible niveau des taux d'intérêts.

Perspectives

En navigation à cale sèche est attendue pour l'intégralité de l'année 2015 ainsi que pour 2016 une légère hausse de 3 %. Les faibles niveaux d'eau au cours du deuxième semestre de l'année 2015 sont susceptibles d'avoir un effet atténuateur. La navigation à cale citerne devrait connaître une croissance un peu plus forte, des signaux clairement positifs émanant du segment des produits pétroliers (+5 % en 2015 et en 2016). Cela résulte également de facteurs particuliers, tels que l'augmentation des importations de produits pétroliers en Suisse via le Rhin. À ce jour, rien ne permet de conclure à un arrêt du développement dans le segment des croisières fluviales.



EN ADAPTANT SON CADRE RÉGLEMENTAIRE, LA CCNR PERMET L'UTILISATION DU GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ (GNL) COMME UN COMBUSTIBLE « USUEL » POUR LA NAVIGATION RHÉNANE, À L'INSTAR DU COMBUSTIBLE DIESEL

(Amendement du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) (Chapitre 8ter et Annexe T) et publication de l'édition 1.0 du standard pour une liste de contrôle pour l'avitaillement en GNL Camion-Bateau.)

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 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. En juin 2015, les amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) ont été adoptés par la CCNR. 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 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 au cours de la dernière session plénière de la CCNR complète le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) 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).

Le Chapitre 8ter énonce le périmètre des exigences qui sont applicables aux systèmes de propulsion et aux systèmes auxiliaires, le principe des contrôles et les conditions de l'organisation de la sécurité. Les autorités compétentes peuvent également recourir à des services techniques pour l'exécution de certaines tâches de contrôle.

L'annexe T introduit des dispositions supplémentaires pour les bâtiments utilisant des combustibles dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C avec une partie I unique relative au gaz naturel liquéfié (GNL). Cette partie I s'organise en cinq chapitres: généralités (1), installations du bâtiment et conception du système (2), sécurité incendie (3), systèmes électriques (4) et systèmes de commande, de surveillance et de sécurité (5).

Ces nouvelles prescriptions techniques entreront en vigueur le 1er décembre 2016 et permettront de délivrer un certificat de visite aux bateaux utilisant le GNL comme combustible, sans recourir aux autorisations individuelles internationales (« recommandations ») délivrées à titre d'essai en application de l'article 2.19 du RVBR. Un frein dans la construction des bateaux utilisant le GNL comme combustible est ainsi levé.

En outre, la sécurité juridique a également été renforcée en octobre 2015 avec la publication de l'édition 1.0 du standard pour une liste de contrôle pour l'avitaillement en GNL Camion-Bateau. Conformément à l'article 15.07 du Règlement de police de la navigation du Rhin, les opérations d'avitaillement ne peuvent débuter avant que le conducteur ne se soit assuré que cette liste ait été complétée.

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.

AMENDEMENTS AUX PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA VUE DÉGAGÉE

(Article 1.07 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et articles 7.02, 15.01 ch. 5 et 6, 24.02 et 24.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR))

Lors de la session plénière de décembre 2015, la CCNR a décidé qu'à compter du 1er décembre 2016 la zone de non visibilité directe vers l'avant pouvait être portée de 350 à 500m si le bâtiment était équipé de moyens techniques auxiliaires appropriés. Cette décision facilitera le développement du transport de conteneurs (en particulier le transport en 4 couches), tout en garantissant le même niveau de sécurité qu'actuellement.

La visibilité panoramique depuis la timonerie est inévitablement restreinte à divers degrés et pour plusieurs raisons, que ce soit du fait de la construction du bateau ou de la cargaison. Selon que des personnes embarquent ou débarquent, que le bateau accoste ou appareille, qu'il effectue une manœuvre ou qu'il fasse route, l'homme de barre a besoin de visualiser différentes zones de son champ de vision.

Des moyens techniques auxiliaires permettent de visualiser indirectement les zones sans vue directe. Bien que certaines des performances des moyens techniques soient supérieures à celles de l'œil humain, ils ne remplacent pas pleinement la vue directe. Néanmoins, ils sont parfois utilisés aussi en guise de complément pour des zones vers lesquelles la vue est directe.

En application du RVBR, pour réduire davantage la zone de non-visibilité vers l'avant, seuls des moyens auxiliaires appropriés doivent être utilisés. Une instruction de service est venue préciser les caractéristiques techniques des moyens auxiliaires appropriés pour la visualisation de zones de non visibilité que sont : les miroirs, les installations vidéo, et les installations radar.

En application de l'article 1.07 du RPNR, « la visibilité directe ne doit pas être restreinte par le chargement ou par la gîte du bateau à plus de 350 m vers l'avant. ».

Au cours des dix dernières années, le transport de conteneurs sur le Rhin n'a cessé de s'accroître et les bâtiments transportent classiquement 4 couches de conteneurs entre Strasbourg et Rotterdam. La rangée supérieure de conteneurs a limité une partie de la vue dégagée en avant de la proue du bâtiment.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Il était donc nécessaire de clarifier la rédaction existante des prescriptions du RVBR et du RPNR, ainsi que de les adapter aux nouveaux enjeux de la navigation en tenant compte des moyens auxiliaires appropriés.

En raison de l'interdépendance des prescriptions techniques du RVBR et des prescriptions opérationnelles du RPNR, cette modification a été apportée de manière coordonnée dans les deux règlements. En effet, par principe, les caractéristiques techniques des équipements sont définies dans le dans le RVBR alors que les conditions d'exploitation du bâtiment sont règlementées par le RPNR.

Les nouvelles prescriptions sont applicables à partir du 1er décembre 2016.

AMENDEMENT DÉFINITIF AU RÈGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

(Amendement aux prescriptions pour le secteur réglé par avertisseurs Oberwesel - St. Goar Sommaire, articles 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 et annexe 9)

Lors de la session plénière de décembre 2015, la CCNR a décidé qu'à compter du 1er décembre 2016 les prescriptions pour le secteur réglé par

avertisseurs entre Oberwesel et Saint Goar et en vigueur depuis le 1er décembre 2013 étaient transformées en un amendement définitif du RPNR. En effet, après une phase d'essai de deux ans et au vu des résultats positifs, ces prescriptions qui étendent le secteur réglé par avertisseur et simplifient les règles applicables pour ce secteur sont pérennisées.

Entre Oberwesel et St Goar, le Rhin présente des difficultés nautiques particulières pour la conduite des bâtiments et convois. La régulation par avertisseurs a amélioré la sécurité sur ce secteur, qui demeure néanmoins le secteur du Rhin où surviennent le plus d'accidents.

Lors de la session plénière d'automne 2012, la CCNR a adopté un amendement au RPNR qui simplifie et clarifie les prescriptions applicables à ce secteur. Cet amendement a également étendu vers l'amont (au lieu-dit Tauerwerth) le secteur régulé par avertisseurs. Cet amendement du RPNR, adopté sous la forme d'une prescription de caractère temporaire, est en vigueur du 1er décembre 2013 au 30 novembre 2016.

Cet amendement n'a pas entraîné de gêne au trafic durant les deux dernières années. Aucun accident ne s'est produit et les infractions aux

règles de dépassement ont été légèrement moins nombreuses. La profession a été consultée et elle a accueilli positivement la nouvelle réglementation.

Compte tenu du retour d'expérience positif, la CCNR a décidé de transformer ces prescriptions de caractère temporaire en amendement définitif du RPNR à compter du 1er décembre 2016 pour améliorer la sécurité de la navigation rhénane.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN