

## SESSION PLÉNIÈRE DE PRINTEMPS 2018 DE LA CCNR

Ref: CC/CP (18)07

Strasbourg, le 7 juin 2018 – La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière de printemps le 7 juin 2018, sous la présidence de M. Achim Wehrmann, chef de la délégation allemande. Des représentants de la CEE-ONU, de la Commission du Danube et de la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR), ainsi que de la République Tchèque ont assisté à cette session plénière en leur qualité d'observateur.



### 6<sup>ÈME</sup> CONGRÈS DE LA CCNR À L'OCCASION DES 150 ANS DE L'ACTE DE MANNHEIM

L'assemblée plénière a été l'occasion pour le président Wehrmann d'inviter chaleureusement les délégations et observateurs au 6<sup>ème</sup> congrès de la CCNR. Celui-ci se tiendra le 17 octobre 2018, à l'occasion des 150 ans de l'Acte de Mannheim, dans la droite ligne de la stratégie de la CCNR adoptée en décembre 2017 et intitulée « **Un levier pour une navigation intérieure dynamique sur le Rhin et en Europe** ».

La CCNR célèbre cet anniversaire par un Congrès commémoratif sur le site historique de la signature, au château de Mannheim. Le Congrès offrira à des personnalités de haut rang issues de la politique, de l'économie et de l'administration une occasion exceptionnelle de discuter de la pertinence actuelle de l'Acte de Mannheim et de souligner les lignes directrices pour une navigation intérieure européenne tournée vers l'avenir.

Le point d'orgue du Congrès sera la signature d'une déclaration commune des ministres compétents des États membres de la CCNR. Le Congrès sera complété par un programme attrayant qui comprendra l'exposition des documents historiques originaux et le traditionnel banquet de la navigation intérieure. De plus amples informations concernant le programme et l'inscription des participants seront bientôt disponibles sous [www.zkr-kongress2018.org](http://www.zkr-kongress2018.org).

Par ces événements commémoratifs, la CCNR met à l'honneur l'un des plus anciens traités internationaux au monde. L'Acte de Mannheim, instrument fondateur de la CCNR, a non seulement ouvert la voie au régime commun de navigation des États riverains du Rhin, mais cette Convention marque également le début du libre-échange et de la liberté de navigation sur le Rhin et au-delà.

### DES ACTIVITÉS TOUJOURS SOUTENUES SUR LE PLAN EUROPÉEN

En parallèle de cette actualité chargée, la CCNR reste également activement engagée sur le plan européen.

La Commission centrale a ainsi salué les avancées fructueuses au sein du CESNI, le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure, et a réitéré son attachement à cet organe européen, fruit d'une coopération renforcée avec la Commission européenne. Le Comité CESNI prépare actuellement son programme de travail pour les années 2019 à 2021.

La CCNR a par ailleurs salué la coopération fructueuse et continue avec les autres organisations internationales. Mme Schulte-Wülwer-Leidig, de la CIPR, Mme Ivanova, de la CEE-ONU, et M. Schindler, de la Commission du Danube, présents lors de la session plénière, ont eux aussi réaffirmé leur volonté de poursuivre cette coopération.

### À PROPOS DE LA CCNR

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (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, 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 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.



# CCNR

COMMISSION CENTRALE  
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin  
2, place de la République - CS10023  
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10  
Fax +33 (0)3 88 32 10 72

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

## **SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE**

La CCNR, en collaboration avec la Commission européenne, publiera en septembre son nouveau rapport annuel 2018 de l'Observation du marché de la navigation intérieure. Les données pour le Rhin sont déjà disponibles et ont été présentées lors de la session plénière.

Le volume de marchandises transporté sur le Rhin en 2017 a atteint 186,4 millions de tonnes, soit à peu près le même niveau que l'année précédente. Des baisses ont été observées pour le charbon et les produits agricoles (l'impact des mauvaises récoltes de 2016 ayant perduré), tandis que des hausses ont été observées principalement pour le transport de conteneurs et de métaux.

Après une progression relativement faible au cours des deux années précédentes, le transport de conteneurs sur le Rhin a augmenté de 6 % en 2017, à la fois en volumes de marchandises transportées et en EVP. Ici sont intervenus des éléments particuliers. C'est ainsi plus spécialement que la ligne ferroviaire le long du Rhin, à hauteur de Rastatt, s'est vue interrompue pendant plusieurs semaines au cours de l'été 2017 à la suite d'un accident de chantier, entraînant une forte augmentation des transports de conteneurs sur le Rhin. Ces effets bénéfiques se sont répercutés très clairement sur les chiffres de manutention dans les ports rhénans suisses. Sur la période 2000-2017, le transport de conteneurs sur le Rhin a augmenté de pas moins de 84 %. Il a même doublé, si l'on compare les années 1999 et 2017.

En 2017, le transport de marchandises a augmenté plus fortement sur les voies affluentes du Rhin que sur le Rhin lui-même. Près de 11 millions de tonnes ont été transportées sur la Moselle, soit une hausse de 13,5 %. Le transport de conteneurs a enregistré une hausse plus forte encore, atteignant près de 15 %. Plus de 16 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le Main en 2017, ce qui représente une hausse de 4 % par rapport à 2016.

Le transport de conteneurs demeure relativement faible à ce jour sur les voies d'eau autres que le Rhin. Une hausse est constatée sur l'Elbe et sur le Mittellandkanal, dans le nord de l'Allemagne. Sur la Weser subsistent des obstacles liés aux infrastructures (en particulier trop faibles dimensions des écluses), qui se traduisent par une baisse de transport. Le transport de conteneurs reste relativement stable dans le bassin de la Ruhr. Sur le Danube et dans la région de Berlin, il demeure extrêmement faible. Sur les voies d'eau françaises, le transport de conteneurs a augmenté essentiellement sur la Seine et dans le territoire Nord-Pas-de-Calais. Sur le Rhône, une baisse a été constatée en 2016 et 2017 en raison de perturbations de la manutention des conteneurs dans le port de Marseille. De nouvelles alliances maritimes ont ainsi perturbé les lignes de transport de conteneurs par la voie fluviale. Parallèlement, des phases temporaires de hautes eaux ont aussi joué un rôle.

Dans le segment des croisières fluviales, la demande ne s'est pas traduite en 2017 par un taux de croissance aussi élevé qu'en 2014 et 2015. Ceci s'explique par les attentats terroristes survenus en Europe depuis lors, lesquels ont eu pour effet d'affaiblir la demande émanant surtout de la clientèle américaine.

Le Danube et le Rhin restent les deux fleuves sur lesquels ont lieu la plupart des croisières en Europe. Sur le Danube, le segment des croisières fluviales a été confronté à des périodes de hautes eaux et de basses eaux en 2013 et 2016 mais a connu une phrase de stabilisation en 2017. Sur le Rhin a été enregistrée en 2017 une hausse de 20 % du trafic.

Le rapport annuel, qui sera publié en septembre 2018, contiendra, comme à l'accoutumée, des informations plus détaillées sur la situation économique de la navigation intérieure européenne dans son ensemble. Il accordera également une attention particulière au trafic urbain par voie navigable (exemple : Paris) et au transport de biomasse comme nouveau marché.

## **LA CCNR MODERNISE LE CADRE JURIDIQUE DE SES QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES**

La CCNR a entamé des travaux majeurs de modification de son Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) visant à préparer l'intégration des standards CESNI et à mettre en place une approche basée sur les compétences en matière de qualifications professionnelles, à l'instar de la directive (UE) 2017/2397 adoptée en décembre dernier. Mené en étroite collaboration avec les autres organisations internationales, ce travail a pour but de garantir le haut niveau de sécurité de la navigation sur le Rhin et un système efficace pour les autorités compétentes concernées, ainsi que pour le secteur.



**CCNR**

COMMISSION CENTRALE  
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

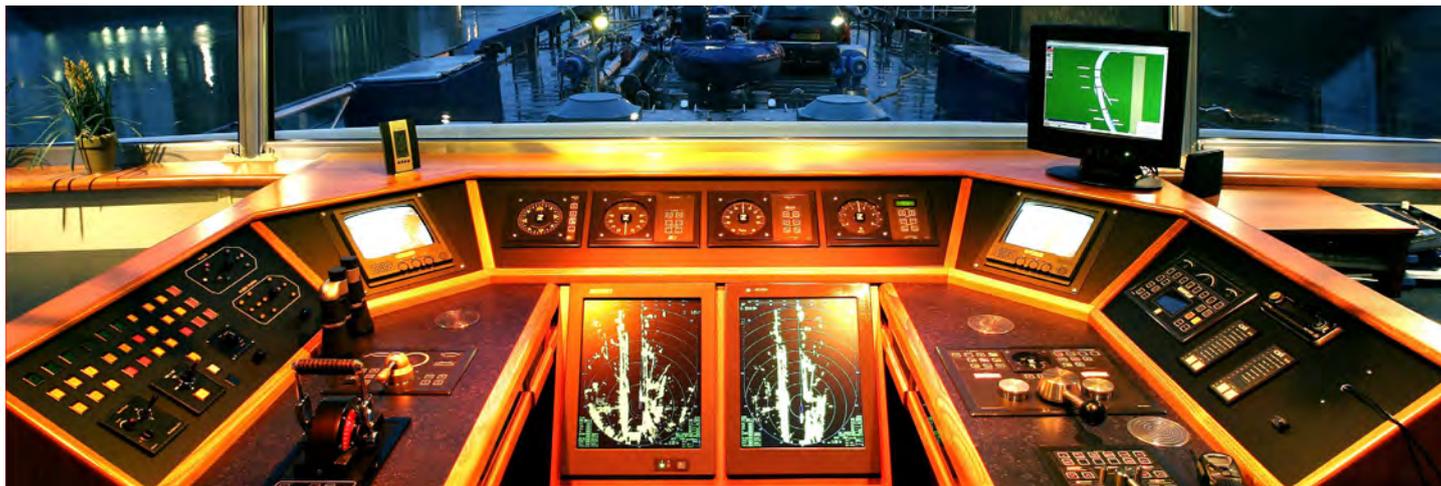
Palais du Rhin  
2, place de la République - CS10023  
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10  
Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org  
www.ccr-zkr.org

## ANNEXES (destinées à la presse spécialisée)

Ref: CC/CP (18)07



### **OBLIGATION D'ÉQUIPEMENT EN APPAREIL AIS INTÉRIEUR ET SYSTÈMES POUR LA VISUALISATION DE CARTES ÉLECTRONIQUES : VERS L'ÉLABORATION D'UN PLAN D'ACTION**

Afin d'améliorer la sécurité de la navigation rhénane et de mettre à la disposition des conducteurs des informations supplémentaires, la CCNR a introduit avec effet au 1<sup>er</sup> décembre 2014 l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en appareil ECDIS Intérieur ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes. Après deux années de mise en œuvre de cette décision, la CCNR a mené en 2016 une enquête en ligne afin de collecter des informations auprès des différentes parties prenantes, d'évaluer au mieux les difficultés et problèmes rencontrés par les usagers et de permettre aux personnes concernées par ces prescriptions de formuler des propositions d'améliorations.

La CCNR a publié les résultats de l'enquête. L'analyse des résultats a abouti, après audition des parties prenantes, à l'élaboration d'environ 60 recommandations visant aussi bien la sécurité et la fiabilité que les aspects techniques et les problématiques relatives à la confidentialité et à la surveillance.

Par l'adoption de ladite résolution, l'assemblée plénière de la CCNR invite son Comité du règlement de police à examiner les conclusions et recommandations formulées sur la base de l'évaluation et à identifier, à partir d'un plan d'action, les travaux et mesures qui en résultent afin d'en tenir compte dans son programme de travail selon leur priorité (résolution : 2018-I-13).

### **MISE EN OEUVRE DES SERVICES D'INFORMATION FLUVIALE (SIF) ET ADAPTATION DU RÈGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN (RPNR)**

#### *Appareil AIS Intérieur*

La CCNR a adopté un amendement définitif à l'article 4.07, chiffres 2 et 4, du RPNR qui vise à compléter les prescriptions relatives à l'installation et à l'utilisation d'un appareil AIS Intérieur (résolution : 2018-I-11). Cette résolution fait suite à l'enquête en ligne réalisée en 2016 par la CCNR en étroite collaboration avec la profession.

Étant donné que la panne de l'appareil AIS Intérieur peut donner lieu à l'immobilisation du bateau avec de possibles conséquences économiques, certains conducteurs ont décidé d'équiper leur bâtiment avec deux appareils AIS pour qu'ils puissent continuer à naviguer aussi en cas de panne d'un appareil AIS Intérieur. Cette redondance de l'équipement n'était pas prévue dans la réglementation. Or, si deux appareils AIS étaient allumés pour un même bâtiment, cela pourrait avoir un impact sur la sécurité de la navigation rhénane. En effet, deux bâtiments seraient représentés sur la carte du système de visualisation alors qu'il s'agit du même bâtiment. Dans ce contexte, ces amendements du RPNR visent en premier lieu à préciser le principe suivant :

*« À tout instant, un et un seul appareil AIS Intérieur doit émettre pour un bâtiment ou un convoi ».*

En second lieu, ces amendements du RPNR visent à préciser que l'appareil AIS Intérieur doit émettre à sa puissance maximale. En effet, l'appareil AIS Intérieur a une puissance d'émission de 1 W ou de 12,5 W. Si sa puissance d'émission était de 1 W, le signal émis par l'appareil AIS Intérieur serait plus faible et les autres bâtiments risqueraient de recevoir ce signal trop tardivement.

En troisième lieu, ces amendements du RPNR visent à ajouter l'indicatif d'appel (« Call sign ») aux données que l'appareil AIS doit transmettre. En effet, cette donnée permet d'identifier chaque station de bateau. Ces amendements entreront en vigueur au 1<sup>er</sup> décembre 2018.

#### *Exemption de l'obligation d'annonce par voie électronique*

À partir du 1<sup>er</sup> décembre 2018, l'obligation d'annonce par voie électronique sera étendue à l'ensemble des bâtiments destinés au transport de marchandises dans des citernes fixes (article 12.01 du RPNR). Si cette extension permet d'améliorer encore la sécurité de la navigation rhénane, elle facilite également la vie des bateliers, tout en participant à la numérisation du secteur. Au terme des conclusions de l'atelier SIF du 17 novembre 2017, les représentants de la profession avaient néanmoins manifesté la nécessité d'accorder des exemptions aux bateaux avitailleurs et déshuileurs assurant des fonctions d'approvisionnement. Assciente de la réalité du secteur et dans le but de ne pas imposer des contraintes disproportionnées à ces bâtiments

exploités uniquement sur de courtes sections de la voie d'eau, la CCNR a adopté une résolution qui exempte de l'obligation d'annonce par voie électronique les bateaux avitailleurs et déshuileurs (résolution : 2018-I-12). Ces amendements entreront en vigueur au 1<sup>er</sup> décembre 2018.

### **ADAPTATION CONSTANTE ET COHÉRENTE DU RÈGLEMENT DE POLICE**

La CCNR a adopté, lors de sa session plénière de juin 2018, une résolution visant à transformer certaines prescriptions temporaires en prescriptions définitives, dans le but de faciliter la lisibilité et la mise en œuvre du RPNR. Cela concerne les domaines suivants : le chargement, la visibilité et le nombre maximal de passagers ainsi que la restriction de la navigation par hautes eaux à l'amont du bac de Spijk (résolution : 2018-I-9). Ainsi, cette résolution confère à ces prescriptions un caractère définitif, tout en garantissant l'adaptation constante et cohérente du RPNR.

La CCNR a également adopté, dans un souci de clarté et d'intelligibilité, des amendements définitifs au Règlement de police afin de tenir compte des évolutions de l'ADN (résolution : 2018-I-10). Ces amendements visent à harmoniser les références à l'ADN et à mettre en conformité les trois versions linguistiques. Ces amendements entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2018.



# CCNR

COMMISSION CENTRALE  
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin  
2, place de la République - CS10023  
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10  
Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org  
www.ccr-zkr.org

## **MODERNISATION DES QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES : LE RÈGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN (RPN) EN COURS DE RÉVISION**

La CCNR a entamé des travaux majeurs de modification du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) visant à préparer l'intégration des standards CESNI et à mettre en place une approche basée sur les compétences, à l'instar de la directive (UE) 2017/2397. En date du 12 décembre 2017, cette directive du Parlement européen et du Conseil est relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abroge les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE.

La directive (UE) 2017/2397, qui est basée sur les travaux préparatoires communs de l'Union européenne et de la CCNR, prévoit une période de deux ans, jusqu'en janvier 2020, pour adopter des actes délégués basés sur les standards CESNI concernant :

- l'aptitude médicale ;
- les compétences professionnelles du personnel naviguant ;
- les examens pratiques et les simulateurs utilisés dans ces examens.

Pour établir des exigences identiques pour les qualifications professionnelles partout en Europe, la CCNR va procéder à une modernisation du RPN avec les objectifs suivants :

- maintenir le haut niveau de sécurité de la navigation sur le Rhin ;
- garantir l'unicité du régime juridique rhénan ;
- reconnaître les certificats européens et assurer la reconnaissance des qualifications rhénanes dans le nouveau régime juridique ;
- assurer la modernisation et l'harmonisation du droit en matière de qualifications professionnelles en Europe ;
- œuvrer à une mise en œuvre la plus cohérente possible avec les transpositions nationales de la directive 2017/2397 ;
- permettre l'intégration des standards CESNI dans le RPN ;
- participer en tant que partenaire au registre électronique prévu par la directive 2017/2397 ;
- faciliter la contrôlabilité des certificats de qualification, en s'assurant qu'une personne ne puisse pas détenir plusieurs titres pour la même qualification ;

- poursuivre un haut niveau d'intégration d'une part, de la coopération administrative et d'autre part, des compétences des autorités rhénanes, qui permettent de faciliter et de fluidifier les démarches pour la navigation rhénane (exemples : établissement, modification ou renouvellement des patentes ou encore certificats d'aptitude médicale) ;

- continuer la bonne coopération en Europe, en particulier avec l'UE, la CEE-ONU, les commissions fluviales et les États ayant conclu un arrangement administratif avec la CCNR pour la reconnaissance des certificats de conduite et des temps de navigation.

Lors de sa session plénière, la CCNR a invité les organisations internationales observatrices à faire part de l'état de leurs réflexions et travaux, afin d'engager une discussion sur les futures coopérations possibles.



# CCNR

COMMISSION CENTRALE  
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin  
2, place de la République - CS10023  
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10  
Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org  
www.ccr-zkr.org