

SESSION PLÉNIÈRE DE PRINTEMPS 2021 DE LA CCNR

Ref: CC/CP (21)04



La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session de printemps le 2 juin 2021, par vidéoconférence. La présidence de la session a été assurée par M. Michel-Etienne Tilemans, Président de la CCNR (Belgique). Des représentants de la Commission européenne, de la Commission du Danube, de la Commission de la Moselle et de la CEE-ONU, ainsi que du Luxembourg, de la République tchèque et de l'Ukraine, ont également assisté à cette session plénière en leur qualité d'observateurs. Parmi les principales thématiques abordées lors de la réunion figuraient notamment la transition énergétique de la navigation intérieure, la numérisation, les questions relatives à la voie d'eau rhénane ou encore l'observation du marché.

ÉTUDE DE LA CCNR SUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE VERS UN SECTEUR DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE À ZÉRO ÉMISSION

La transition énergétique est un défi existentiel pour la navigation rhénane et européenne. Cependant, elle s'accompagne nécessairement d'adaptations technologiques, dont les coûts sont considérables ne peuvent être que partiellement assumés par la profession. Dans ce contexte, la CCNR a pris acte des résultats de l'étude relative au financement de la transition énergétique vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission, réalisée en concertation avec les principaux acteurs européens du secteur. L'étude étudie le rôle que pourrait jouer un instrument européen de subvention et de financement pour soutenir la transition énergétique. Un tel instrument devrait être accessible aux mêmes conditions à tous les propriétaires de bateaux des États membres de la CCNR. Il est important de noter que les résultats de l'étude ne préjugent pas des positions de la Commission centrale et de ses États membres.

Dotée d'une dimension européenne, l'étude constitue également une étape majeure dans la mise en œuvre de la [Déclaration de Mannheim](#). En effet, cette dernière avait souligné la nécessité de nouveaux instruments financiers pour « autant que possible mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici 2050 » et avait confié à la CCNR la tâche de prendre

l'initiative de leur développement. De plus, cette étude alimente la feuille de route de la CCNR pour la réduction globale des émissions de gaz à effet de serre et de polluants à horizon 2050, actuellement en cours de développement. Avec cette feuille de route, la CCNR vise à jeter les bases d'une approche commune de toutes les parties prenantes à la transition énergétique et à la réduction des émissions. Une version révisée du projet de feuille de route a été soumise une nouvelle fois début juin à la consultation des parties prenantes, alors que l'adoption du document final est prévue pour décembre 2021.

Les conclusions de l'étude constituent une contribution majeure pour les discussions à l'échelle rhénane, européenne et internationale sur un instrument européen de subvention et de financement dédié à la transition énergétique. La CCNR a réitéré sa volonté de participer à ces échanges importants. Suite à la validation de la publication lors de la session plénière de juin, l'étude sera publiée début juillet 2021 sur le [site web de la CCNR](#).

LA NUMÉRISATION AU CŒUR DES TRAVAUX DE LA CCNR

Par sa [résolution 2021-I-10](#), la CCNR a décidé d'autoriser la présence à bord de certificats et autres documents de bord sous forme électronique. Il s'agit d'une première étape dans le développement de la numérisation en navigation rhénane, qui se traduira par une conversion progressive des certificats et autres documents de bord vers des formats électroniques.

Cette décision de principe permet de répondre à plusieurs objectifs :

1. donner un signal fort à la profession de la navigation intérieure en autorisant la présentation de documents de bord sous format électronique pour certains documents;
2. autoriser que certains documents de bord puissent être présentés à tout moment au format PDF sans niveau d'authentification supplémentaire ;

À PROPOS DE LA CCNR

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (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.

3. faciliter la tâche à la profession, mais également aux autorités chargées de l'application de la réglementation, en l'espèce les autorités de contrôle ;
4. alléger la charge administrative dans la navigation rhénane, sans réduire son niveau de sécurité.

L'article 1.10 et l'annexe 13 du Règlement de police pour la navigation du Rhin ([RPNR](#)) ont été modifiés en conséquence. Il s'agit d'une étape importante qui vise à autoriser, à compter du 1er juin 2022, par analogie aux documents sous format papier toujours valables, la présentation de certains documents de bord simplement sous format électronique, sans niveau d'authentification supplémentaire.

MISE EN COHÉRENCE DU RPNR POUR PRENDRE EN COMPTE L'ES-RIS 2021/1

Lors de sa réunion du 15 avril 2021, le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure ([CESNI](#)) a adopté une première édition 2021/1 du Standard européen pour les services d'information fluviale ([ES-RIS](#)).

L'ES-RIS fixe les spécifications techniques pour les services d'information fluviale (SIF) afin de permettre notamment une parfaite interopérabilité sur le Rhin et les voies d'eau de l'Union européenne.



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

Disponible en 4 langues (allemand, anglais, français, néerlandais), la première édition de l'ES-RIS comprend les standards SIF suivants : le Standard ECDIS Intérieur, le Standard VTT, le Standard NtS, le Standard ERI et le Standard d'essai AIS Intérieur du CESNI.

Lors de sa session plénière, la CCNR a adopté une résolution pour la mise en cohérence du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et le renvoi à ES-RIS 2021/1. Par cette décision de principe, la CCNR entend répondre à plusieurs objectifs :

- contribuer à une mise en œuvre harmonisée des SIF sur le Rhin et sur l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne ;
- assurer une interopérabilité des systèmes qui utilisent les données issues des SIF ;
- actualiser les exigences figurant actuellement dans le RPNR avec celles de l'ES-RIS, qui contient les dernières éditions des standards SIF.

Cette résolution entrera en vigueur le 25 janvier 2022. Ce faisant, la CCNR assure une parfaite harmonisation avec le droit de l'Union européenne.

QUESTIONS RELATIVES À LA VOIE D'EAU RHÉNANE

La CCNR a adopté, lors de sa session plénière de printemps, la procédure internationale d'alerte et de communication actualisée, afin qu'elle constitue un outil d'information supplémentaire approprié pour la gestion des pandémies. Pour information, la procédure internationale d'alerte et de communication établie par la [résolution 2009-II-9](#) est actuellement appliquée en cas d'accident ou d'indisponibilité des infrastructures en raison d'un risque technique. L'objectif de l'actualisation est de garantir qu'en cas de pandémie, les informations soient également immédiatement échangées entre les centrales de secteur et que le transport fluvial soit informé des éventuelles restrictions d'exploitation des infrastructures sur tout le corridor rhénan. Cette adaptation de la procédure contribuera à renforcer davantage encore la fiabilité de la voie navigable rhénane.

En parallèle, la CCNR a également approuvé trois mesures de construction (nouvel ouvrage de prise d'eau sur le Rhin supérieur, aménagement de gradins sur les berges du Rhin à hauteur de la commune de Seltz et démolition du pont en arc enjambant le Lek à proximité de Vianen) lors de sa session plénière. La Commission centrale a noté que ni les travaux, ni les mesures prévues ne causent d'entrave significative à la navigation.

NOUVELLES PUBLICATIONS SUR LE MARCHÉ DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE

En partenariat avec la Commission européenne, la CCNR a publié son second [rapport thématique consacré au marché du travail](#) en janvier 2021 et son [rapport biennuel de l'Aperçu du marché](#) en avril 2021.

Le nouveau rapport annuel 2021 de l'Observation du marché permettra notamment de fournir un aperçu exhaustif de la situation du marché et des développements de la navigation intérieure en Europe au cours de l'année 2020 et sera publié en septembre 2021. La résolution CCNR adoptée en plénière reprend les principales conclusions du nouveau rapport annuel 2021 de l'Observation du marché et sera disponible sur le site de la CCNR en juillet.

L'année 2020 a été marquée par une crise économique hors du commun, résultant de la pandémie de Covid-19. Le comportement économique de notre société en a été fortement impacté et, par la même occasion, l'ensemble du secteur des transports, y compris la navigation intérieure. Le PIB s'est ainsi contracté de 6 % dans l'UE en 2020, soit une contraction supérieure à celle affichée pendant la crise financière de 2009 (-4 %). Le transport de marchandises par voie navigable a cependant mieux résisté que lors des situations de crise précédentes. La diminution en pourcentage des marchandises transportées sur le Rhin fut ainsi de -8,4 % en 2020, contre -18,3 % en 2009. Pour la période 2021-2024, les perspectives sont globalement orientées vers une reprise pour le transport de marchandises. Ceci est notamment dû à une reprise attendue de la production industrielle sur les principaux marchés émetteurs de la navigation intérieure : production sidérurgique et chimique, activité de raffinage et demande de produits pétroliers, activités de construction. L'activité économique devrait cependant rester en dessous des niveaux atteints à la fin de l'année 2019, et ce jusqu'en 2022. En raison de la pandémie, le transport de passagers a, quant à lui, été complètement arrêté en mars 2020 et a continué de faire l'objet de très fortes restrictions tout au long de l'année 2020. Les perspectives pour le transport de passagers en 2021 et au-delà dépendront principalement de la situation de la pandémie à la fin de l'année 2021 et en 2022, ainsi que de l'évolution des mesures sanitaires.

Les rapports annuels, biennuels et thématiques de la CCNR peuvent, pour rappel, être téléchargés dans leur intégralité en format PDF, en version allemande, française, néerlandaise ou anglaise, sous <https://www.ccr-zkr.org/13020800-fr.html> ou consultés directement en ligne sous : <https://www.inland-navigation-market.org>.

PARTENARIAT CCNR-UE, TRAVAUX DU CESNI ET COLLABORATIONS AVEC LES PARTENAIRES TRADITIONNELS

La réunion plénière du 2 juin a une nouvelle fois été une occasion d'aborder la coopération de la CCNR avec la Commission européenne (DG MOVE), que ce soit notamment dans le cadre des relations couvrant la période 2019-2021 ou du futur partenariat post-2021, ou encore du CESNI. Les résultats complets de la réunion du Comité européen du 15 avril 2021, qui ont fait l'objet d'un rapport détaillé lors de la session plénière, sont ainsi disponibles sur le [site web du CESNI](#). Parmi bien d'autres domaines et intérêts communs, la CCNR a rappelé tout l'intérêt d'une coopération renforcée en matière de bases de

données, tout comme la nécessité d'assurer l'accès à celles-ci pour l'ensemble des États membres de la Commission centrale.

L'importance croissante de la coopération avec le Parlement européen, qui manifeste un grand intérêt pour une navigation intérieure respectueuse de l'environnement, digitalisée et mieux intégrée aux chaînes de transport, a à nouveau été soulignée.

Par ailleurs, la CCNR s'est une fois encore félicitée des collaborations constructives et continues avec ses autres partenaires traditionnels, et en particulier les autres Commissions fluviales et la CEE-ONU. Ces coopérations traditionnelles se sont plus particulièrement illustrées, dernièrement, par des participations croisées à des événements et réunions en ligne et par des échanges relatifs aux réglementations et travaux associés, ainsi que par des contributions au travail de l'observation du marché, ou encore dans le cadre de la crise du Covid-19. La CCNR a remercié l'ensemble de ses partenaires pour les échanges agréables et fructueux, qui participent à l'essor et au développement durable de la navigation rhénane et intérieure européenne.

Enfin, la session plénière a été l'occasion de faire brièvement rapport sur l'avancée générale des travaux dans le cadre du projet PLATINA3, qui ont bien démarré en janvier 2021 et progressent conformément au calendrier. Après un premier « stage event » organisé par la Commission du Danube les 7 et 8 avril 2021, la CCNR sera l'hôte du prochain événement qui se tiendra en octobre prochain.

PROCHAINE RÉUNION PLÉNIÈRE

Pour peu que la situation sanitaire le permette, la prochaine session plénière d'automne de la CCNR aura lieu en présentiel, le 9 décembre 2021, à Hasselt (Belgique). Il s'agira de la dernière session plénière sous Présidence belge, avant le début de la Présidence française (2022-2023).



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