

Rapport final Vision 2018

En adoptant la Vision 2018 lors de son Congrès de décembre 2013, la CCNR s'est fixé, sur l'espace de cinq ans, des objectifs ambitieux mais réalistes en vue de contribuer au développement durable de la navigation intérieure sur les plans écologique, social et économique.

En 2016, la CCNR a dressé un point d'étape sur la concrétisation de ces objectifs et les éventuels besoins d'ajustements, au moyen d'un rapport intermédiaire exposant l'état d'avancement, depuis décembre 2013, des activités de la CCNR ainsi que des conventions internationales CDNI et CASS, indépendantes de la CCNR, dans les 8 principaux domaines listés par la Vision 2018. Deux années plus tard, il est temps de confronter la *vision* souhaitée pour 2018 à sa *réalisation*, et ainsi d'évaluer les progrès réalisés dans le domaine du développement durable de la navigation intérieure ou encore, dans les termes de la 4^{ème} priorité de la Présidence allemande, « de faire le point sur les activités liées à la « Vision 2018 » afin de prendre ensuite des décisions concernant l'adaptation de ces objectifs en tenant compte des orientations stratégiques ». Pour ce faire, la CCNR, la CDNI et le CASS ont actualisé le rapport de 2016, composant une vue intégrale et complète des progrès réalisés depuis le lancement de la Vision en 2013, jusqu'à son dénouement en 2018. Le rapport final permet de constater que la très grande majorité des objectifs de la Vision 2018 a pu être atteinte, et ainsi de conclure avec satisfaction que la CCNR a, de manière concrète et effective, pu contribuer à la durabilité de la navigation intérieure.

Pour autant, pour offrir une image fidèle des travaux de la CCNR, de la CDNI et du CASS en faveur du développement durable en navigation intérieure et surtout un regard vers le futur, on ne saurait se limiter à cet exposé des avancements et des difficultés rencontrées, à une date donnée, domaine par domaine. Il convient de regarder plus avant et d'en appeler aux nouveaux jalons que la CCNR a pris soin de poser, en adoptant, d'une part, fin 2017, ses [orientations stratégiques](#) faisant la part belle au développement durable, et en s'assurant, d'autre part, de l'appui politique nécessaire pour ces orientations, au moyen de l'adoption par les représentants des Ministres des États membres de la CCNR en charge de la navigation intérieure, le 17 octobre 2018, d'une [déclaration ministérielle dite de « Mannheim »](#) forte en messages pour l'avenir.

La Vision 2018, les orientations stratégiques et la déclaration de Mannheim entrent donc en résonance pour former un ensemble stratégique et concret de principes au bénéfice du développement durable. La très grande majorité des objectifs définis pour les 8 domaines de la Vision 2018 se trouve ainsi reconduite et souvent renforcée par les deux autres documents de référence cités. Ainsi, concernant le premier domaine de la Vision 2018, celui de la sécurité et de la fiabilité, l'attention pourrait être attirée sur le premier principe posé par les orientations stratégiques de la CCNR. Ce principe invite, en effet, la CCNR à maintenir et développer le cœur de ses compétences, dans le domaine des prescriptions de sécurité, de l'infrastructure, de l'environnement [...]. Toujours concernant ce premier domaine, mais cette fois du côté de la déclaration de Mannheim, il sera noté avec intérêt que les Ministres soulignent au point 4 de leur déclaration « la nécessité d'une réglementation moderne, pratique et harmonisée en matière d'environnement et de sécurité pour la navigation rhénane et intérieure ». Concernant le deuxième domaine, se rapportant à la formation et à la qualification, la CCNR, dans ses orientations stratégiques, insiste sur la nécessité de s'efforcer d'adopter des dispositions visant à améliorer les conditions de travail et la sécurité sociale des personnels de la navigation intérieure. S'agissant de la déclaration ministérielle, il est renvoyé non seulement au point 4 déjà mentionné ci-dessus, mais également au point 7, sous lequel les Ministres déclarent reconnaître « l'importance à bord des bateaux, d'un personnel dûment formé.. » et invitent par conséquent la CCNR « à développer une réglementation moderne et flexible en matière d'équipage, qui tienne compte aussi des aspects spéciaux et de l'évolution rapide des conditions de travail à bord et à terre du fait de l'émergence de nouvelles technologies ». De même, la CCNR est incitée à poursuivre les travaux liés aux troisième et quatrième domaines de la Vision (consommation de carburant et émissions de gaz à effet de serre et émissions de polluants dans l'air et dans l'eau), ses orientations stratégiques l'invitant à continuer à soutenir les objectifs et initiatives de développement durable aux niveaux national, régional et international, en particulier en adoptant la vision de bateaux de navigation intérieure zéro émission d'ici à 2050 et en poursuivant le développement et la mise en œuvre de la CDNI. Soit autant d'orientations que les Ministres viennent encore d'appuyer et de préciser à Mannheim, en confiant à la CCNR, « afin d'améliorer encore la durabilité environnementale de la navigation intérieure, le soin de développer une feuille de route pour

- réduire les émissions de gaz à effet de serre de 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,
- réduire les émissions polluantes d'au moins 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,
- autant que possible, mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici 2050. »

Également le cinquième domaine de la Vision, relatif aux modifications des conditions d'environnement, retient l'attention des orientations stratégiques, la CCNR étant invitée une fois encore à maintenir et à développer ses compétences dans le domaine de l'infrastructure. Concernant les chaînes logistiques (sixième domaine), la CCNR est invitée à renforcer les avantages de la navigation intérieure en tant que mode de transport incontournable et à promouvoir le transfert modal vers celle-ci (orientations stratégiques), invitation que les Ministres viennent encore de renforcer en demandant à la CCNR d'accélérer l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques. Quant au septième domaine de la mise en application des conditions sociales de référence, il est également reconduit, puisque la CCNR doit s'efforcer d'adopter des dispositions visant à améliorer les conditions de travail et la sécurité sociale des personnels de la navigation intérieure, idée également illustrée par les précisions qualifiant la réglementation en matière d'équipage (« qui tient compte aussi des aspects sociaux »). Enfin, pour le huitième domaine visant la disponibilité de l'information, nul doute que la volonté affichée est bien que la CCNR continue de constituer un centre de compétence et un point de référence privilégiés dans les domaines de la navigation intérieure. La CDNI et le CASS étant indépendants de la CCNR, leurs activités ne sont pas toujours nommément visées, mais tant les orientations stratégiques que la déclaration ministérielle visent des éléments relevant de leur champ de compétence. Les deux organisations continueront ainsi d'assumer leur rôle de soutien à la poursuite des travaux.

Le présent exercice de mise en parallèle de la Vision 2018, des orientations stratégiques de la CCNR et de la déclaration ministérielle de Mannheim tend à montrer, on le voit, combien les balises posées dans l'accomplissement de la Vision 2018 se trouvent désormais consolidées par les orientations stratégiques de décembre 2017, à leur tour fortement soutenues par la déclaration ministérielle d'octobre 2018, formant ainsi un tout autour de l'objectif central de la durabilité de la navigation intérieure.

Pour finir, il est encore rappelé que la Vision 2018 visait aussi partiellement à contribuer à la mise en œuvre du programme européen [Naïades II](#), et ainsi à « un transport par voies navigables intérieures de qualité, bien géré, efficace, sûr, intégré dans la chaîne intermodale, avec des emplois de qualité occupés par une main-d'œuvre qualifiée et respectant des normes environnementales élevées ». A cet égard, l'attention est attirée sur le [rapport d'étape](#) à mi-parcours des services de la Commission européenne sur la mise en œuvre du programme pour la période 2014-2017, lequel (publié en septembre 2018) souligne que la plupart des actions prévues en matière de réglementation, de politique et de financement ont ici aussi été réalisées, ceci tout en reconnaissant les contributions de la CCNR en la matière, notamment en ce qui concerne le Comité CESNI, l'Observation du Marché et les infrastructures. Le rapport d'étape identifie par ailleurs les actions encore en cours jusqu'en 2020 pour la poursuite de la mise en œuvre du programme. On rappellera ici que la CCNR a également contribué à ce rapport, au moyen de la production d'un rapport de marché 2014-2017 dans le cadre des activités de l'Observation du Marché, en partenariat avec la Commission européenne.

Synthèse globale portant sur la réalisation des objectifs des 8 grandes orientations de la Vision 2018

1. SECURITE ET FIABILITE

Des prescriptions techniques uniformes

En 2015, 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 »). 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. En novembre 2015, le CESNI a adopté une première édition (2015/1) du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN). Ce standard fixe les prescriptions techniques uniformes nécessaires pour assurer la sécurité des bateaux de la navigation intérieure. ES-TRIN n'est pas en soi contraignant. Afin de rendre applicable ce standard, la CCNR, l'Union européenne, d'autres organisations internationales de même que les États membres de la CCNR ou les États membres de l'UE pourront y faire référence dans leurs cadres juridiques respectifs. En juillet 2017, le CESNI a adopté une seconde édition (2017/1) de l'ES-TRIN. En décembre 2017, la CCNR a décidé de mettre en vigueur l'ES-TRIN 2017/1 dans son cadre réglementaire (voir résolutions 2017-II-15, 19 et 20). En mars 2018, l'Union européenne devrait adopter un acte délégué pour actualiser la référence à l'ES-TRIN (2017/1 au lieu de 2015/1) dans son cadre réglementaire (Directive (UE) 2016/1629).

Un guide des bonnes pratiques de la stabilité des bâtiments porte-conteneur

Pour améliorer encore la sécurité de la navigation rhénane et compte tenu des spécificités liées au transport par conteneur, la CCNR a publié, en lien étroit avec la profession (UENF, OEB) et AQUAPOL, un guide des bonnes pratiques de la stabilité des bâtiments porte-conteneur sur la base d'une proposition de la profession. La profession de la navigation dispose d'un ensemble de bonnes pratiques qui permet de pallier au manque de précision ou de connaissance du poids des conteneurs transportés. Grâce à ces bonnes pratiques, le nombre d'accidents liés à des conteneurs est relativement faible. Ceci est particulièrement important car de tels accidents peuvent avoir des conséquences extrêmement dommageables pour la navigation, pouvant aller jusqu'à un arrêt complet du trafic. Le guide des bonnes pratiques a été publié par la CCNR en 2017 et a été très bien accueilli par la batellerie.

Obligation d'équipement en AIS Intérieur et en ECDIS Intérieur en mode information

Depuis le 1^{er} décembre 2014 est applicable sur le Rhin une obligation générale d'équipement et d'utilisation de l'AIS Intérieur et de l'ECDIS Intérieur en mode information (ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes). L'appareil AIS Intérieur devra être allumé en permanence et ne pourra être éteint que dans un nombre très limité de situations. En effet, l'AIS Intérieur, un système utilisé initialement par la navigation maritime, transmet automatiquement aux autres bateaux la position d'un bâtiment ainsi que d'autres informations pertinentes pour la sécurité. L'ECDIS Intérieur est un système affichant des informations importantes pour la navigation au moyen d'une carte électronique de navigation intérieure. Grâce à l'AIS, l'ECDIS (ou un appareil d'affichage de carte comparable) peut également afficher des informations concernant les autres bateaux présents à proximité. Si chacun des bâtiments sur une voie navigable est équipé de l'AIS Intérieur et de l'ECDIS Intérieur (ou d'un système d'affichage comparable), chaque conducteur de bateau dispose, sur sa carte électronique de navigation, d'une représentation graphique de tous ces bâtiments, assortie des principales informations de sécurité les concernant. Ces deux technologies SIF permettent une amélioration significative de la sécurité et constituent un outil d'aide à la décision précieux pour le conducteur du bateau et permettent également d'optimiser la navigation.

Extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à l'ensemble des bâtiments transportant des conteneurs

L'obligation d'annonce par voie électronique est applicable sur le Rhin depuis le 1er janvier 2010 pour les bâtiments et convois transportant plus de 20 conteneurs ou au moins un conteneur de matières dangereuses. Cette obligation d'annonce a été étendue le 1^{er} décembre 2015 à tous les bâtiments transportant des conteneurs puis, le 1^{er} décembre 2018, à tous les bateaux-citernes. 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. Compte tenu des avantages que représentent les annonces réalisées par voie électronique et dans la mesure où le système est à présent parfaitement opérationnel, la CCNR a l'intention d'étendre cette obligation à tous les bâtiments et convois qui ne sont actuellement tenus de s'annoncer que par radiotéléphonie.

2. FORMATION ET QUALIFICATION

Moderniser les qualifications professionnelles

L'objectif de moderniser les formations nautiques et qualifications du personnel de la navigation et renforcer l'attractivité des métiers a été pleinement atteint dans le cadre d'une coopération fructueuse et novatrice entre la CCNR et l'Union européenne. Cette coopération vise à simplifier et à harmoniser les cadres juridiques applicables sur le Rhin et en Europe à un haut niveau de sécurité avec une approche basée sur les compétences pour l'ensemble du personnel de la navigation. Cette nouvelle ère engagée pour la navigation intérieure doit non seulement augmenter la mobilité de la main-d'œuvre, mais aussi promouvoir l'attractivité des emplois dans le secteur et engendrer des effets positifs sur la sécurité de la navigation

Ainsi, de nouveaux cadres réglementaires relatifs aux qualifications professionnelles sont en train de se mettre en place sur le Rhin et dans l'Union européenne. Ces cadres réglementaires intégreront les 14 standards CESNI (Comité européen pour l'élaboration des standards dans le domaine de la navigation intérieure) adoptés le 8 novembre 2018. Ce cadre harmonisé permettra ainsi de simplifier l'accès aux qualifications professionnelles, de renforcer l'attractivité des métiers de la navigation intérieure avec un effet positif espéré pour une offre suffisante de main-d'œuvre. D'autres commissions fluviales et la CEE-ONU ont également déjà manifesté leur intérêt pour cette nouvelle réglementation

En effet, suite aux travaux conjoints de la Commission Centrale en vue de moderniser les qualifications du personnel, la directive (UE) 2017/2397 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles en navigation intérieure abrogeant les directives 96/50/CE et 91/672/CEE est entrée en vigueur le 17 janvier 2018. Parallèlement, la Commission Centrale a dorénavant engagé une profonde refonte de son Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN). Le groupe de travail CESNI relatif aux qualifications professionnelles (CESNI/QP) a élaboré 14 standards déterminant les compétences nécessaires pour le personnel navigant et les critères relatifs à l'aptitude médicale. Leur adoption définitive par le Comité CESNI est intervenue le 7 novembre 2018 à Prague. Ces standards concerneront

- les conducteurs (niveau commandement) et pour la première fois, les matelots (niveau opérationnel) ;
- les examens pratiques et les simulateurs de navigation ;
- la navigation au radar ;
- la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime ;
- les experts en matière de gaz naturel liquéfié et les experts en matière de navigation à passagers
- l'aptitude physique et psychique ;
- l'élaboration des modèles harmonisés notamment des certificats de conduite / patentes est en cours.

Le CESNI définira également des modèles harmonisés pour les certificats de conduite, les livrets de service et les livres de bord.

Une mise en œuvre coordonnée et harmonisée est prévue au plus tard en 2022.

Cet aboutissement d'un point de vue réglementaire fait suite à l'engagement de la CCNR depuis de nombreuses années des activités en vue de moderniser les formations et qualifications du personnel de la navigation et de renforcer l'attractivité des métiers afin d'assurer une offre suffisante de main-d'œuvre. Elle a en particulier mis au cœur de l'intérêt les navigants en leur consacrant son congrès 2013 « Réunir les compétences pour une navigation intérieure durable ».

S'inscrivant pleinement dans une perspective européenne, la CCNR a depuis la fin des années 1990, élargi son expertise au cadre européen, en commençant par la reconnaissance des temps de navigation non seulement sur le Rhin mais dans l'ensemble de l'UE. Posant les bases d'une coopération européenne, la CCNR a établi à partir de 2008 des arrangements administratifs avec sept autres Etats européens (Autriche, Bulgarie, Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie) qui ont permis de reconnaître leurs certificats de conduite, livrets de service et écoles (République tchèque et Roumanie) ainsi que les livres de bord (Autriche). Elle a également mis en œuvre des reconnaissances réciproques des qualifications professionnelles des Etats membres de la CCNR et de sept Etats non membres. Elle a ainsi reconnu des certificats de conduite, les temps de navigation et les livrets de service et, plus récemment, des formations professionnelles ainsi que les livres de bord.

Les importants travaux au vue de la modernisation de la réglementation engagés et conduits par la Commission Centrale comme notamment les simulateurs de conduite, le GNL (Résolution 2015-I-7), l'aptitude physique et psychique et les tableaux de compétences ont trouvé toute leur place dans le nouveau cadre réglementaire et les travaux du CESNI. La reconnaissance des écoles et la formation complémentaire pour l'équipage à bord d'un bateau utilisant le GNL étaient d'ores et déjà basée sur une approche de vérification des compétences et comprennent une partie théorique et une partie pratique ainsi qu'un examen.

L'élaboration de standards relatifs aux qualifications professionnelles se fait depuis sa création en 2015 au sein du Comité CESNI permettant de conjuguer le savoir-faire de la CCNR (le premier règlement des patentes date de 1922) et des Etats membres de l'UE intéressés.

Par ailleurs, concernant les équipages des bateaux, les temps de navigation et de repos ainsi que le recours à de nouvelles technologies destinées à améliorer les contrôles, la CCNR a organisé en novembre 2014 une table ronde avec les partenaires sociaux qui a donné l'impulsion, d'une part, d'élaborer, à court terme, des modifications réglementaires visant à un certain assouplissement des règles existantes. D'autre part, à moyen terme, la nécessité de conduire une étude globale sur l'évolution de la charge de travail en navigation intérieure est apparue qui pourrait être conduite par les partenaires sociaux.

Cette impulsion a donné lieu d'une part, à des modifications du RPN concernant la suppression de la fonction de matelot garde-moteur, au renforcement de la prise en compte des apprentis dans les tableaux d'équipage, la simplification des voyages des grands convois et assemblages rigides, la possibilité pour les bateaux d'excursions journalières d'adapter l'équipage minimum au nombre de passager présent (Résolution 2016-II-9) ainsi qu'à l'élaboration d'une modification permettant d'intégrer la possibilité de repos pendant la navigation qui est actuellement en cours de finalisation. Et d'autre part, avec le soutien de la CCNR et le financement de la Commission européenne, les partenaires sociaux ont depuis initié l'étude globale sur l'évolution de la charge du travail « TASCs » (Towards A Sustainable Crewing System). Le résultat de l'étude est attendue en début 2019 et sera présentée et discutée au sein du Comité STF et du groupe de travail CESNI/QP.

Exigences linguistiques

Enfin, en ce qui concerne le fait de préciser les exigences linguistiques afin de contribuer à améliorer la communication et donc aussi la sécurité en navigation intérieure, le Groupe de travail du Règlement de police a identifié un nombre limité de phrases correspondant aux « exigences minimales de connaissances linguistiques et qui couvrent les situations présentant le plus grand risque pour la sécurité de la navigation. Ces phrases ont trouvé leur place dans le guide de radiocommunication pour la navigation intérieure, partie régionale (Bâle – pleine mer et Moselle), au chiffre 4, disponible dans sa dernière version sur le site internet de la CCNR. Ainsi, le guide de radiocommunication fait état des expressions préconisées pour la navigation en langues allemande, française, néerlandaise et anglaise.

Par ailleurs, l'application « LE SINCP » (Standard Inland Navigation Communication Phrases) avec des phrases standard a été développée et mise à disposition gratuitement (disponible pour iOS et Android). L'élaboration de standards CESNI non contraignants est prévue dans le prochain programme de travail du CESNI. En outre, on pourrait examiner la possibilité de continuer à définir d'autres phrases nautiques standardisées.

3. CONSOMMATION DE CARBURANT ET EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

Conformément au programme de travail du Comité du règlement de visite (Résolution 2017-II-10), la CCNR a décidé de poursuivre les efforts en faveur de la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre, notamment l'actualisation du rapport de situation.

4. ÉMISSIONS DE POLLUANTS DANS L'AIR ET L'EAU

Encadrement réglementaire de l'utilisation du GNL en tant que combustible « usuel »

La CCNR a adapté son cadre réglementaire afin de permettre 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 plus respectueuse de l'environnement et du climat que celle du carburant diesel. 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 en 2015 un cadre juridique dédiée au GNL au sein des Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN), assurant des standards élevés de sécurité pour la navigation intérieure, tout en favorisant l'innovation technologique. 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. La CCNR confirme ainsi 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 les émissions de polluants et les émissions de gaz à effet de serre.

Actuellement, d'autres solutions sont examinées comme carburants et énergies alternatifs (méthanol, hydrogène, électromobilité...). Des autorisations à titre d'essai permettront de collecter de l'expérience, clarifier les bénéfices attendus et mesurer les conséquences sur le niveau de sécurité. La CCNR a l'intention d'engager des travaux sur l'adaptation du cadre réglementaire en coopération avec le CESNI dans les années à venir.

Réflexions sur la réglementation européenne sur les émissions polluantes des engins mobiles non routiers

L'attention de la CCNR s'est également portée sur les travaux au sein de l'Union européenne sur le développement d'un nouveau règlement sur les émissions polluantes des engins mobiles non routiers (Règlement (UE) 2016/1628), applicable notamment aux bateaux de navigation intérieure. L'enjeu de ces nouvelles conditions pour la réduction des émissions de polluants gazeux et de particules est de maintenir la compétitivité environnementale de la navigation intérieure, tout en assurant des solutions technologiques et économiquement réalistes. A la suite de l'adoption dudit règlement, la CCNR a décidé d'adapter en conséquence son cadre réglementaire (Résolution 2017-II-20).

Réseau des stations de réception des déchets

Les stations de réception des déchets pour la partie A (déchets huileux et gras) et la partie C (autres déchets) et les prestations proposées sont recensées sur une carte interactive qui peut être consultée par les navigants et le public sur le site Internet de la CDNI. Elle est régulièrement actualisée et permet une géolocalisation pour identifier les stations les plus proches.

Site internet de la CDNI : www.cdni-iwt.org

Un cadre réglementaire harmonisé au niveau international pour le traitement des résidus gazeux de cargaisons liquides depuis juin 2017

La Conférence des Parties Contractantes de la CDNI a adopté en juin 2017 une résolution portant modification de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et de son Règlement d'application.

Selon les estimations des études réalisées, cette modification permettra d'éviter 95 % des dégazages dommageables de bateaux dans l'atmosphère dans le champ d'application géographique de la Convention et constitue ainsi une amélioration considérable pour l'environnement ainsi que pour la durabilité du transport de marchandises par voies d'eau.

L'interdiction de dégazage sera progressive afin de permettre le développement de l'infrastructure nécessaire et de solutions logistiques pertinentes tels que le recours au transport dédié ou compatible.

Cette modification, la première depuis la signature de la CDNI en 1996, entrera en vigueur lorsque les Parties Contractantes auront finalisé les procédures nationales de ratification, actuellement en cours.

Financement de systèmes de propulsion davantage respectueux de l'environnement

En collaboration étroite avec les autres comités de la CCNR, le Comité économique de la CCNR s'est penché de façon plus approfondie sur la question du financement de systèmes de propulsion davantage respectueux de l'environnement, notamment à la lumière des exigences du [règlement UE EMNR](#) concernant la mise sur le marché des nouveaux moteurs des bateaux de navigation intérieure, et plus généralement, sur le financement du verdissement. Une réunion extraordinaire a été organisée en juillet 2018, dans le but d'identifier des solutions de financement à court et long terme, avec la participation de nombreuses parties prenantes, d'experts et de représentants des États membres de la CCNR. Les travaux sur ce thème se poursuivent au sein du Comité économique.

5. MODIFICATIONS DES CONDITIONS D'ENVIRONNEMENT

Au regard des objectifs de développement durable pour lesquels le Comité de l'infrastructure et de l'environnement est l'organe coordinateur (performance de l'infrastructure, coordination internationale de la planification et de la gestion intégrée de la voie d'eau), il est à noter que les États membres de la CCNR déploient des efforts considérables pour préserver et améliorer la performance de l'infrastructure de la voie fluviale rhénane. Tel est le cas de manière continue par le biais de nombreuses mesures, dont les plus pertinentes font l'objet d'une coordination dans le cadre de la CCNR. Dans sa Vision 2018, la CCNR s'est fixé pour objectif, dans le cadre de la coordination internationale, de s'impliquer désormais davantage dans les mesures concernant la gestion des eaux et de formuler de possibles limites à cet égard en liaison avec la directive cadre

relative à l'eau sur la base des exigences de la navigation intérieure vis-à-vis de la voie d'eau. La CCNR s'engage activement en faveur d'une mise en œuvre coordonnée du règlement RTE-T¹ et de la directive-cadre sur l'eau, en coopération avec d'autres commissions fluviales, en particulier la CIPR.

La coordination internationale prendra aussi en compte des initiatives au niveau de l'EU concernant le développement du corridor RTE-T Rhin-Alpes et la définition d'un « Good Navigation Status ». A cette fin, la CCNR a l'intention d'établir un groupe de correspondance avec les autres États européens et les commissions fluviales afin d'élaborer des propositions pour des objectifs mieux adaptés aux fleuves et canaux, par exemple en ce qui concerne la profondeur des chenaux, la hauteur des passes navigables des ponts et la disponibilité des infrastructures, ainsi que pour améliorer la compréhension du Good Navigation Status. La CCNR continuera à soutenir activement la mise en œuvre du Good Navigation Status et du règlement sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

Ces initiatives n'étaient pas encore développées au moment de l'élaboration de la Vision 2018.

6. CHAINES LOGISTIQUES

Analyse et programme d'action pour une meilleure intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques d'arrière-pays

Le Comité économique de la CCNR a présenté en 2014 un document d'analyse et un programme d'action pour une meilleure intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques des transports dans l'arrière-pays des ports maritimes et les transports continentaux. Dans ce contexte, une bonne prise en compte et participation de la navigation intérieure lors de la mise en œuvre des corridors multimodaux du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) revêt une importance centrale. En tant que partie prenante dans le cadre du forum pour le corridor Rhin-Alpes, la CCNR s'engage en faveur d'une amélioration des liaisons physiques, électroniques et organisationnelles de la navigation intérieure avec d'autres modes de transport. La CCNR a continué, entre 2016 et 2018, et continuera à l'avenir, de participer aux réunions de ce forum, jugées primordiales pour la promotion de l'activité fluviale de l'espace rhénan. Le renforcement et la promotion efficace des ports intérieurs en tant que centres de manutention tri-modaux ont été identifiés comme étant un facteur déterminant pour poursuivre l'amélioration de la coordination et de la coopération entre différents maillons de la chaîne logistique et pour rendre ainsi plus attrayantes les solutions logistiques multimodales intégrant le transport par bateau de navigation intérieure. La CCNR a poursuivi et a renforcé sa collaboration avec le corridor Rhin-Alpes, notamment via des contacts réguliers avec le coordonnateur RTE-T pour le corridor Rhin-Alpes, Pawel Wojciechowski, dont le mandat a été reconduit en 2018. La CCNR a notamment organisé une table ronde consacrée à l'avenir de la navigation intérieure dans le corridor Rhin-Alpes en mars 2016, ainsi que deux groupes de travail sur les voies navigables et les ports intérieurs dans le cadre du corridor Rhin-Alpes en 2017. La CCNR participe également aux réunions de l'Alliance interrégionale pour le corridor Rhin-Alpes (GECT), établie en 2015 dans le but de faciliter la coopération transnationale entre les partenaires situés le long de ce corridor et d'en promouvoir son développement.

En tant que plate-forme internationale, la CCNR appuiera aussi le transfert d'approches efficaces d'acteurs publics et privés et s'engagera en faveur d'une pleine utilisation du potentiel de la voie d'eau dans les corridors multimodaux de transport en Europe.

Les sujets de la multimodalité, de la logistique et de l'intégration de la navigation intérieure dans le système de transport européen sont également régulièrement évoqués dans les travaux d'Observation du Marché de la navigation intérieure européenne.

¹ Règlement sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (UE 1315/2013)

7. MISE EN APPLICATION DES CONDITIONS SOCIALES DE REFERENCE

Recommandation relative à la délivrance de l'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin et du certificat d'exploitant

Le Comité du droit fluvial de la CCNR a élaboré, en collaboration avec le Centre de sécurité sociale pour les bateliers rhénans (CASS), une « Recommandation relative à la délivrance de l'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin et du certificat d'exploitant » comprenant des propositions de dossiers électroniques de demande de ces documents ainsi que des formulaires actualisés. L'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin confirme le droit à prendre part au trafic rhénan. La recommandation est destinée aux autorités nationales chargées de la délivrance de ces documents et met en lumière les contrôles devant être effectués pour lutter aussi efficacement que possible contre la fraude notamment lorsque le propriétaire et l'exploitant se trouvent dans différents Etats contractants. Le formulaire de demande du certificat d'exploitant vise ainsi à poser les questions permettant de déterminer que l'exploitant du bâtiment est bien la personne qui exploite le bâtiment à son compte et à ses risques, autrement dit celle qui est habilitée à prendre des décisions relatives à la gestion économique et commerciale du bâtiment. La recommandation, les dossiers de demande et les formulaires actualisés peuvent être téléchargés directement du site internet de la CCNR.

Cette recommandation présente un intérêt particulier pour le CASS, le régime de sécurité sociale applicable aux employés à bord dépendant de la détermination correcte de l'exploitant. Depuis l'application du Règlement (CE) n° 883/2004, l'Accord rhénan n'est plus applicable entre les Etats signataires qui sont également membres de l'Union européenne (B, D, F, L, NL). Les Etats signataires de l'Accord rhénan qui sont également membres de l'Union européenne ont toutefois conclu, sur la base de l'article 16 § 1 du Règlement (CE) n° 883/2004, l'« Accord relatif à la détermination de la législation applicable aux bateliers rhénans » (Accord dérogatoire relatif à la législation applicable aux bateliers rhénans), lequel est entré en vigueur le 11 février 2011 et s'applique à partir du 1er mai 2010. La Suisse a décidé d'appliquer le Règlement n° 883/2004 à compter du 1er avril 2012 et est également devenue partie à l'Accord dérogatoire. Plus récemment, en août 2018, un deuxième Avenant à l'Accord dérogatoire a été signé par cinq des Etats signataires de l'Accord dérogatoire (l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas) et le Liechtenstein. L'Accord dérogatoire est entré en vigueur entre ces Etats au 1^{er} septembre 2018. Il est rappelé que l'Accord dérogatoire prévoit que le siège de l'exploitant est déterminant pour la désignation de la législation de sécurité sociale applicable. Partant, il est essentiel de limiter les possibilités de fraude au niveau de l'identification de cette entité. Dans ce cadre, la CCNR et le CASS prévoient de mener une enquête auprès des autorités de délivrance de l'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin, afin de déterminer, entre autres, les difficultés de ces dernières et de tenter d'y apporter des réponses afin d'assurer une application aussi uniforme que possible de la recommandation.

Règle de rattachement à la sécurité sociale unique

Par ailleurs, le CASS a estimé opportun de plaider pour l'introduction d'une règle de rattachement à la sécurité sociale unique pour tout le personnel travaillant sur l'ensemble des voies de navigation intérieure européennes. La règle de rattachement axée sur l'exploitant présentant de leur point de vue tous les attributs nécessaires pour incarner cette règle unique. Si un document allant dans ce sens a été adressé à la Commission administrative pour la coordination des systèmes de sécurité sociale de la Commission européenne (CACSS), cette communication n'a pas été suivie d'effet. Pour autant, les partenaires sociaux (EBU, ESO, ETF) continuent à appuyer cette initiative, et à réfléchir à d'autres moyens pour mettre en place une telle règle de rattachement unique.

8. **INFORMATIONS**

Lancement du site web de l'observatoire de la navigation intérieure eu Europe

La CCNR a créé en 2014 avec le site Internet www.inland-navigation.org, un Observatoire pour la navigation intérieure en Europe. Cet observatoire propose sous une forme attrayante sur le plan graphique des informations utiles sur les thèmes innovation, chaînes logistiques, infrastructures, sécurité du transport, équipages, qualifications, réglementation et développement durable. Des cartes interactives permettent, par exemple, aux acteurs intéressés de s'informer sur les progrès de l'introduction du GNL ou sur les possibilités de formation en navigation intérieure. Cet observatoire n'est cependant plus mis à jour depuis 2017, notamment en raison d'un manque de ressources.

Refonte de l'observation du marché de la navigation intérieure européenne

Depuis le début de l'année 2016, la traditionnelle Observation du marché de la navigation intérieure européenne est également présentée sous une nouvelle forme. En coopération avec la Commission européenne, la CCNR publie quatre rapports par an sur le site Internet www.inland-navigation-market.org. La nouvelle version numérique de l'Observation du marché permet d'accéder de manière intuitive et rapide aux informations pertinentes, au moyen d'un ordinateur, d'une tablette ou d'un smartphone. Toutes les analyses du marché sont disponibles en allemand, anglais, français et néerlandais. Le visuel et le format des différents rapports sont également en constante évolution, toujours dans un souci d'amélioration de leur qualité et dans le but de les rendre accessibles au plus grand nombre.

Par le suivi et le traitement permanent d'informations relatives aux performances économiques et aux tendances structurelles et conjoncturelles en navigation intérieure, la CCNR apporte une contribution importante pour les prises de décisions stratégiques dans les domaines de la politique, de l'économie et de l'administration.

Entre 2016 et 2018, l'offre d'informations de la CCNR et le site Internet www.inland-navigation-market.org, ont été optimisés afin de mieux répondre aux besoins spécifiques des acteurs publics et privés ainsi que du grand public. Plusieurs nouveaux chapitres thématiques figurent dans les rapports annuels de l'Observation du marché 2017 et 2018. Ils portent sur :

- En 2017, le fonctionnement et la structure du marché de la navigation intérieure et les conditions économique du verdissement,
- En 2018, les nouvelles opportunités de croissance pour le transport fluvial, telles que la logistique urbaine et la biomasse.

En 2018, la CCNR a également rédigé, dans le cadre du rapport à mi-parcours sur la mise en œuvre du programme NAIADES II, un rapport d'Observation du marché de la navigation intérieure européenne sur la période 2014-2017. Ce rapport a été publié en septembre 2018. Un rapport sur la multimodalité devrait être finalisé d'ici fin 2018.

La coopération de la CCNR avec des acteurs partenaires a été renforcée, en particulier avec l'OEB et l'UENF, qui sont régulièrement consultés lors de l'élaboration des rapports annuels et contribuent à l'évaluation de la qualité de ce rapport. Un constat similaire peut être observé s'agissant de sa coopération avec les institutions partenaires, notamment la Commission européenne, Eurostat, les offices statistiques nationaux et les Commissions fluviales.

A l'avenir, la CCNR souhaite continuer à enrichir les sources statistiques de ses différents rapports, à élargir le champ des thèmes à traiter, de même que son champ géographique et le cercle de ses lecteurs, afin de continuer à renforcer la dimension européenne des rapports.
