



COMMUNIQUE A LA PRESSE

La CCNR ouvre la voie à l'utilisation de GNL en navigation intérieure – Priorité absolue à la sécurité –

Strasbourg, le 23 mai 2011 *Il est possible que la navigation rhénane et intérieure connaisse une évolution historique : l'autorisation de gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible pour les moteurs à combustion à bord des bateaux de la navigation intérieure. Il est prévu que quatre bateaux de navigation intérieure utilisant le GNL soient mis en service cette année. La CCNR a immédiatement entamé les procédures décisionnelles qui lui incombent en vertu de ses compétences dans la perspective d'une autorisation d'utiliser le GNL en tant que combustible en navigation rhénane en tenant compte des dangers potentiels spécifiques qui en résultent. L'objectif est de parvenir à formuler dès l'été de cette année les recommandations qui ont été demandées. En coopération avec la profession de la navigation, l'industrie de la construction navale et les sociétés de classification, la CCNR est certaine de parvenir à une décision qui contribuera au développement de la navigation intérieure sans en affecter la sécurité et le bon ordre.*

Après le transport routier et le transport maritime, le GNL est à présent introduit en navigation intérieure. L'atelier international de la CCNR "Comment mesurer et réduire les émissions de CO₂" organisé le 12 avril 2011 a mis en évidence les avantages que présente l'utilisation du GNL :

- réduction de 20 % des émissions de CO₂ par rapport au gazole,
- possibilité de l'adjonction de biogaz et donc réduction supplémentaire des émissions de gaz à effet de serre,
- baisse significative des émissions polluantes,
- utilisation possible en tant que combustible dans des chaînes logistiques "vertes".

Le recours au GNL en tant que combustible peut ainsi contribuer aussi à atteindre des objectifs majeurs de la politique environnementale et du transport, tels que l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et le développement de l'utilisation de combustibles biogènes autochtones.

Il est toutefois apparu clairement au cours de l'atelier de la CCNR que d'importants défis devront être relevés avant que le GNL puisse être considéré comme un combustible "ordinaire" en navigation intérieure. Outre l'obtention d'avantages fiscaux et l'élaboration de standards de qualité pour le GNL, ces défis concernent avant tout le stockage du GNL à terre et à bord et la garantie de la sécurité des bateaux concernés et de la navigation intérieure dans son ensemble. Par ailleurs, l'utilisation de GNL n'est respectueuse du climat et de l'environnement qu'à la condition d'une combustion intégrale dans le moteur. La vaporisation du GNL, appelée aussi "*Boil-off effect*" ainsi que le rejet de méthane (méthane non consommé évacué avec les gaz d'échappement) doivent être évités. L'introduction du GNL est par conséquent loin d'être simple et peut être considérée comme l'évolution la plus importante connue par la navigation intérieure au cours des dernières années.

Par l'autorisation du GNL, la CCNR vise deux de ses objectifs principaux, à savoir la contribution au développement économique de la navigation intérieure et la garantie de la sécurité et du bon ordre de la navigation. A cet effet, la CCNR bénéficie à la fois de connaissances et d'enseignements étendus dans le domaine des exigences techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure et de sa vision globale de la navigation intérieure.

En effet, l'autorisation du GNL en tant que combustible ne constitue qu'un des aspects qu'il convient de prendre en compte – pour des raisons de sécurité, les prescriptions rhénanes et européennes n'autorisent actuellement pour les moteurs des bateaux de la navigation intérieure que des combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C, c'est-à-dire du gazole ou carburant diesel. Il convient de prendre en compte les aspects de l'avitaillement, des émissions liées au stockage à bord et des moteurs, mais aussi l'utilisation d'écluses et d'aires de stationnement par les bateaux utilisant le GNL en tant que carburant. La CCNR dispose de procédures appropriées permettant de prendre les décisions nécessaires de manière rapide mais aussi de manière fondée. En effet, si l'introduction du GNL ne doit pas être retardée, il convient d'éviter que des erreurs soient commises.

Les organes compétents de la CCNR et ses délégations abordent de manière dynamique ce thème ainsi que les défis qui en résultent. Dans un premier temps, l'objectif est d'autoriser dans le cadre du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) l'utilisation à titre exceptionnel du GNL en tant que combustible. La délégation néerlandaise au sein de la CCNR a soumis mi-février 2011 des projets de recommandations au sens de l'article 2.19 du RVBR pour trois bateaux. Afin de pouvoir utiliser le GNL, il est nécessaire de déroger à l'application de plusieurs dispositions du RVBR. Parallèlement doivent être introduites de nouvelles exigences afin de maîtriser les risques particuliers liés à ce combustible gazeux par rapport à la sécurité, à l'environnement et au climat. Début mars, la délégation néerlandaise a également présenté un projet de recommandation au sens de l'article 2.19 de l'annexe II à la directive 2006/87/CE¹, car le bateau concerné ne sera pas exploité avec un certificat de visite comme les autres bateaux mais avec un certificat communautaire.

Le groupe de travail du règlement de visite, l'organe compétent au sein de la CCNR, a examiné les projets de recommandation dès mi-mars. A cette occasion, les délégations ont invité des propriétaires de bateaux ainsi que des armements et se sont assurés des connaissances des sociétés de classification dans ce domaine. Les experts ont examiné les nombreux documents soumis, dont la teneur est par nature très technique et très détaillée. Les experts ont communiqué à la délégation néerlandaise des indications concrètes permettant d'améliorer et de compléter les projets de recommandations. La formation et les instructions aux équipages se sont avérées être un point particulièrement important, afin que le personnel à bord soit en mesure de manipuler aussi en toute sécurité les installations de GNL en cas de situation exceptionnelle. Les délégations ont communiqué par écrit, avant mi-avril, leurs questions et observations supplémentaires. L'objectif est que la délégation néerlandaise puisse réviser et compléter les projets d'ici fin mai en coopération avec les propriétaires de bateaux et des experts externes. Le groupe de travail examinera en juin les projets révisés et complétés. Il appartiendra ensuite à ces experts de déterminer si tous les aspects sont suffisamment couverts et si des réponses satisfaisantes ont été apportées à toutes les questions des délégations. Si les recommandations ne peuvent pas encore être adoptées à cette date, le groupe de travail prendra les décisions requises au cours de la réunion qu'il tiendra en septembre. Toutes les parties concernées, délégations, propriétaires de bateaux, armements et sociétés de classifications partagent le même point de vue : priorité à la sécurité ! Personne ne souhaite que soit adoptée une recommandation inappropriée qui serait susceptible de discréditer le GNL et la navigation intérieure.

Les comités compétents de la CCNR, en particulier le Comité du règlement de visite, ont déjà abordé la question de l'introduction du GNL. Les délégations partagent globalement l'avis selon lequel les conséquences considérables justifient une étude d'impact exhaustive (*impact assessment*). Il s'agit avant tout d'analyser les possibles conséquences de l'utilisation du GNL et de présenter les mesures nécessaires pour éviter que la sécurité et le bon ordre de la navigation ne s'en trouvent affectés. Toutes les parties concernées semblent toutefois estimer que cette étude d'impact n'est pas encore nécessaire pour l'adoption des recommandations actuellement proposées. Ces recommandations doivent permettre de tirer tout d'abord des enseignements, afin que l'étude d'impact puisse être basée sur des informations étendues et étayées par la pratique.

¹ Directive du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil

Le Comité des matières dangereuses de la CCNR a également examiné l'utilisation de GNL en tant que combustible à bord des bateaux de la navigation intérieure. Etant donné que tous les bâtiments concernés sont des bateaux-citernes de type C conformément à l'ADN et que ce dernier, à l'instar des prescriptions techniques, n'autorise concrètement que le gazole ou le carburant diesel en tant que combustible, des recommandations au sens de l'ADN sont nécessaires en plus des recommandations au sens du RVBR ou de la directive 2006/87/CE. L'objectif des délégations est d'adopter les mêmes positions dans le cadre de la CCNR et dans celui de la CEE-ONU, afin d'éviter que, pour des cas identiques, la CCNR ne formule des recommandations qui seraient rejetées au sein de la CEE-ONU. De même, il est proposé que les recommandations s'appuient les unes sur les autres, voire qu'elles se réfèrent les unes aux autres. Ceci permettrait d'éviter dans le cadre de la CCNR et dans celui de la CEE-ONU la réalisation redondante de contrôles fastidieux et la rédaction de documents volumineux. Il convient de ne pas faire subir des mesures bureaucratiques inutiles à la profession de la navigation, qui est à l'origine de la demande et qui souhaite promouvoir les innovations.

Par ses procédures offensives et pragmatiques, la CCNR témoigne de sa volonté d'appuyer activement cette innovation importante sans négliger la préservation de la sécurité et du bon ordre de la navigation rhénane et intérieure. Bien qu'il puisse sembler que la décision attendue de la part de la CCNR s'apparente à la recherche d'un équilibre impossible, la CCNR demeure certaine que, comme ce fut le cas pour les innovations antérieures qui ont impliqué une vision nouvelle de la navigation intérieure européenne, les exigences de rentabilité d'une part et de sécurité d'autre part seront conciliables.
