

SESSION PLÉNIÈRE D'AUTOMNE 2020 DE LA CCNR

Ref: CC/CP (20)11



Comme pour sa session plénière de printemps 2020, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session d'automne, les 2 et 3 décembre, par vidéoconférence. La présidence de la session a été assurée par M. Michel-Etienne Tilemans, Président de la CCNR (Belgique).

La session plénière a débuté le 2 décembre en format restreint et s'est poursuivie le 3 décembre en format « étendu », avec la participation de trois États observateurs (Luxembourg, République tchèque, Ukraine), de deux organisations intergouvernementales (Commission du Danube, Commission de la Moselle) et de la Commission européenne, ainsi que de treize organisations non gouvernementales agréées (AIPCN, AQUAPOL, EDINNA, ERSTU, ETF, FEPI, IACS, IVR, OEB, SEA Europe, UECC, UENF, VBW). M. Raphaël Wisselmann participait pour la première fois à la session plénière en tant qu'ingénieur en chef, ayant succédé, en juillet 2020, à M. Gernot Pauli.

Parmi les principales thématiques abordées lors de la réunion, outre les nouveaux échanges sur la crise sanitaire et ses graves conséquences sur la navigation rhénane et intérieure européenne, il convient de citer le projet de feuille de route pour la réduction des émissions en navigation intérieure ou encore la navigation automatisée. Les modifications des Règlements [RPN](#), [RVBR](#) et [RPNR](#) étaient également à l'ordre du jour, tout comme l'adoption du nouveau Règlement du droit de plainte.

RÉDUCTION DES ÉMISSIONS EN NAVIGATION INTÉRIEURE : UN PREMIER PROJET DE FEUILLE DE ROUTE DE LA CCNR SOUMIS À LA CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

On se souviendra que la [Déclaration ministérielle de Mannheim](#) du 17 octobre 2018 a fixé des objectifs ambitieux afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les émissions polluantes en navigation intérieure, d'ici 2035 et 2050. En signant cette Déclaration, les ministres des États membres en charge de la navigation intérieure ont confié à la CCNR le soin d'établir une feuille de route pour atteindre ces objectifs.

Le projet de feuille de route a été présenté pour la première fois lors de la session plénière de décembre : il représente une nouvelle avancée dans la mise en œuvre de la Déclaration de Mannheim. Les acteurs clés de la navigation intérieure européenne ont pu contribuer et échanger sur cette thématique essentielle de la réduction des émissions, et sur le projet de feuille de route en particulier. Une consultation supplémentaire, dont le format reste encore à définir, sera organisée au printemps 2021. L'adoption de la feuille de route par la CCNR est prévue en juin 2021, lors de la session plénière de printemps.

La feuille de route, amenée à être révisée régulièrement par la CCNR, constitue un outil de politique publique essentiel pour la transition énergétique et pour une navigation intérieure plus respectueuse de l'environnement. Elle contient notamment :

- des définitions nécessaires à sa bonne compréhension et une estimation des émissions en 2015
- des scénarios de transition pour réduire les émissions en navigation intérieure en fonction des types de bateaux et des technologies
- un plan de mise en œuvre préliminaire et des mesures de suivi.

Cette feuille de route intègre les résultats des « [Études de la CCNR sur la transition énergétique pour une navigation intérieure zéro émission](#) », auxquelles les acteurs majeurs de la navigation intérieure européenne sont également associés. Selon la CCNR, la feuille de route pourrait constituer une contribution importante à la politique européenne actuelle de verdissement de la navigation intérieure, telle que portée en particulier par le Green Deal (Pacte vert pour l'Europe).

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.

LA NAVIGATION AUTOMATISÉE ÉGALEMENT AU CŒUR DES TRAVAUX DE LA CCNR

Pilotage et coordination des travaux relatifs à la navigation automatisée au sein du Comité restreint de navigation (RN)

La Commission centrale a décidé de concentrer les travaux relatifs à la navigation automatisée au sein du Comité restreint de navigation (RN), dont le mandat vient d'être actualisé. L'objectif est de traiter dans un organe unique les questions relatives à l'automatisation qui sont par nature complexes, denses et de nature transversale.

De plus, cette décision de principe permet de répondre à plusieurs objectifs :

- apprécier la navigation automatisée dans son ensemble à l'échelle rhénane, et non de manière sectorielle ;
- assurer une bonne visibilité des travaux vis-à-vis de la profession et des porteurs de projets pilotes qui souhaitent faire des essais sur la première voie navigable intérieure européenne ;
- garantir la sécurité et la prospérité de la navigation sur le Rhin ;
- considérer la navigation automatisée comme susceptible de contribuer à davantage de sécurité sur le Rhin et au développement durable de la navigation intérieure ;



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

- mutualiser les moyens de la CCNR pour traiter les questions transversales liées à l'automatisation.

Dans ce contexte, le Comité restreint de navigation :

- traitera de l'ensemble des questions relatives à l'automatisation, en impliquant les experts des différents domaines (selon le type de sujet traité : technique, nautique, personnel, juridique...),
- et examinera les demandes d'autorisations des projets pilotes et préparera les projets de décisions permettant de déroger temporairement aux dispositions des règlements de la CCNR, à l'échelle du corridor rhénan.

Pour la période 2020-2021, la présidence du Comité RN est assurée par les Pays-Bas et la vice-présidence par la Belgique.

Prorogation de la durée de validité de la définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure jusqu'au 31 décembre 2022

Lors de sa session plénière d'automne 2018, la CCNR a adopté la [première définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure](#), avec une durée de validité limitée au 31 décembre 2020 ([Résolution 2018-II-16](#)).

La définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure est largement utilisée par des projets pilotes en navigation intérieure, des autorités nationales et des institutions internationales, telles que la CEE-ONU ou l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN). De plus, le Comité du règlement de police a développé un inventaire des projets pilotes et de recherche, qui est disponible et régulièrement mis à jour à l'adresse suivante: automation.ccr-zkr.org. Il existe actuellement 27 projets nationaux et internationaux dans les États membres de la CCNR.

Le Comité du règlement de police a mis en place un groupe de volontaires pour travailler sur l'actualisation de la définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure, mais la tâche est complexe et requiert davantage de temps pour que les experts puissent présenter une proposition concrète de révision de l'actuelle définition. Partant, la CCNR a décidé de proroger la durée de validité de la définition, jusqu'au 31 décembre 2022.

ADAPTATION DE LA RÉGLEMENTATION DE LA CCNR POUR PRENDRE EN COMPTE LA NOUVELLE ÉDITION DE L'ES-TRIN

Le CESNI a récemment adopté une nouvelle édition de l'ES-TRIN (2021/1). Cette dernière inclut notamment des prescriptions sur les accumulateurs lithium-ion, l'abaissement des seuils de niveaux

sonores pour un bateau faisant route et en stationnement ou encore les extincteurs d'incendie portatifs. Ces prescriptions ont été développées en concertation étroite avec la profession.

Lors de la session plénière, la CCNR a adopté une résolution modifiant conjointement les 3 Règlements (RVBR, RPNR et RPN) pour renvoyer à l'ES-TRIN 2021/1. Cette décision s'inscrit dans une démarche coordonnée avec l'Union européenne de mise en vigueur de l'ES-TRIN 2021/1, à compter du 1er janvier 2022, au moyen d'une référence au sein des cadres législatifs respectifs de la CCNR et de l'UE.

La mise en œuvre de prescriptions techniques uniformes sur le Rhin et sur l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne répond en effet également à la volonté de la CCNR de renforcer la gouvernance au plan européen dans le domaine réglementaire de la navigation intérieure et permet d'améliorer encore la sécurité et le bon ordre de la navigation.

ADOPTION DU NOUVEAU RÈGLEMENT DU DROIT DE PLAINTE

La Commission centrale a adopté le nouveau Règlement du droit de plainte ainsi que son rapport explicatif. Conformément à l'article 45, lettre a) de la Convention révisée (ou « Acte de Mannheim »), l'examen des plaintes est une des attributions de la CCNR. Ces plaintes peuvent concerner l'application de la Convention précitée ainsi que l'exécution des règlements et des mesures adoptés d'un commun accord par les États membres de la CCNR.

La première et précédente édition du Règlement du droit de plainte datait de 1992. Elle avait pour objectif la mise en place d'une procédure d'examen des plaintes et l'établissement de règles en vue de la désignation de rapporteurs dans les différentes plaintes soumises. La refonte du droit de plainte entreprise depuis 2016 visait quant à elle, à titre principal, à mieux refléter la nature du droit de plainte défini comme un « recours diplomatique », et non juridictionnel, qui vise non pas à se prononcer sur un cas d'espèce, mais à donner une interprétation de l'Acte de Mannheim à l'occasion d'un litige. Cette interprétation, du fait qu'elle émane des États Parties à l'Acte de Mannheim, possède un caractère authentique.

UNE COOPÉRATION CONTINUE DE LA CCNR AVEC L'UNION EUROPÉENNE ET LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

La session plénière du 3 décembre fut une nouvelle occasion privilégiée d'aborder la coopération de la CCNR avec la Commission européenne (DG MOVE), en particulier dans le cadre actuel prévalant jusqu'en 2022. S'agissant de préparer les modalités de coopération futures, la CCNR a réitéré son profond attachement à un partenariat de substance, pérenne et efficace avec l'Union européenne.

La Commission centrale a par ailleurs salué une nouvelle fois les travaux fructueux du CESNI ou « Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure ». Pour rappel, celui-ci a tenu sa dernière réunion en ligne, le 13 octobre 2020, sous la présidence de M. Vojtech Dabrowski, représentant de la République tchèque. Le Comité a notamment adopté les nouvelles éditions 2021 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) et du Standard d'essai pour l'AIS Intérieur. Le CESNI a également publié des premières questions fréquemment posées « FAQ » dans le domaine des qualifications professionnelles et a procédé à une première lecture de l'ES-RIS (European Standard for River Information Services), dont l'adoption est prévue en avril 2021. Enfin, le CESNI a adopté un rapport formulant des recommandations pour une utilisation et un entretien harmonisés des données de l'index SIF et d'autres données de référence requises par les standards SIF, telles que l'ERDMS (European Reference Data Management System). Les résultats complets de la [réunion du 13 octobre 2020](#), qui ont fait l'objet d'un rapport détaillé lors de la session plénière de décembre, sont disponibles sur le site web du CESNI.

La session plénière est également revenue sur [l'atelier CESNI](#) consacré à la collecte de données relatives aux accidents survenant en navigation intérieure. Ce dernier a fait l'objet d'un rapport de Mme Frouwke Klootwijk-de Vries, secrétaire générale de l'IVR et co-présidente de l'atelier avec Mme Vera Hofbauer (ancienne vice-présidente du CESNI et responsable de la division navigation intérieure, secteurs technique et nautique, au Ministère fédéral autrichien de la protection du climat, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie). L'événement en ligne, organisé le 12 octobre 2020, a réuni plus de 70 invités et intervenants qui ont pu échanger sur les méthodes actuelles de collecte de données, l'utilisation et l'analyse des données, les lacunes existantes, ainsi que sur les meilleures pratiques et les prochaines étapes des travaux.



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

La CCNR a, en outre, remercié la présidence allemande du Conseil de l'UE pour l'organisation de l'événement en ligne de haut niveau dédié à la navigation intérieure, le 20 novembre, en coopération avec l'UENF. Lors de cette conférence « Inland Waterway Transport – Key to the Green Deal », son secrétaire général a pu présenter brièvement les premiers résultats des « Études de la CCNR sur la transition énergétique pour une navigation intérieure zéro émission ». La CCNR a également salué l'annonce par son Secrétariat d'un renforcement de ses relations avec plusieurs membres du Parlement européen et leurs équipes sur des sujets variés d'intérêt commun. Au-delà de ces multiples échanges au niveau européen, ont aussi été relevés des échanges techniques internationaux sur l'automatisation avec la Conférence des gouverneurs et des premiers ministres des Grands Lacs et du Saint-Laurent (Conférence GSGP), le 29 octobre 2020, montrant la vitalité de la déclaration commune d'intention signée en 2019 entre les deux organisations.

Enfin, la CCNR s'est félicitée à nouveau des collaborations constructives et continues avec en particulier les autres Commissions fluviales, la CEE-ONU, la CIPR et la CHR. Ces coopérations traditionnelles se sont plus spécialement illustrées, dernièrement, par des participations croisées à des événements et réunions, par la publication de documents communs ou encore dans le cadre de la crise actuelle de la Covid-19. L'excellente collaboration entretenue par l'ensemble des parties prenantes depuis mars 2020 dans le cadre de la pandémie, ainsi que les différentes mesures mises en place pour répondre au contexte sanitaire et socio-économique particulièrement difficile également pour la navigation intérieure, ont eu pour objectif premier d'apporter un soutien actif au secteur et de l'assurer, dans toute la mesure du possible, de la continuité de ses activités. Pour faire face à la crise toujours en cours et préparer l'avenir, l'importance des différents plans de relance et de résilience européens comme nationaux n'a pas manqué d'être soulignée. Comme par le passé, la CCNR restera attentive aux développements en cours liés à la crise sanitaire, afin de garantir en particulier la liberté de la navigation sur le Rhin.

SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE

En partenariat avec la Commission européenne, la CCNR a publié en septembre 2020 son [rapport annuel 2020 de l'Observation du marché](#) de la navigation intérieure en Europe et en novembre 2020 son [rapport biannuel de l'Aperçu du marché](#).

Le nouveau rapport semestriel de novembre contient les chiffres clés du transport fluvial européen pour le premier semestre 2020. La crise Covid a sans surprise eu des conséquences fort lourdes pour le transport de marchandises et de passagers. Le transport de marchandises sur le Rhin a ainsi diminué de 11 % au premier semestre 2020, par rapport au premier semestre 2019. Les effets de la pandémie sur le transport de marchandises ont été différents selon

les segments de fret et les régions. Les groupes de marchandises les plus touchés ont été les minerais de fer et le charbon. Mais certains segments de marché ont évité l'effondrement, comme le transport de céréales. Les produits pétroliers ont, quant à eux, connu une hausse temporaire en raison de la chute rapide des prix du pétrole, mais la tendance s'est dégradée peu après. Enfin, le transport de passagers a été le plus sévèrement touché par la pandémie, en raison de l'annulation des croisières fluviales et des excursions journalières à partir de mars 2020. Comme c'est généralement le cas, le rapport fournit également des informations sur l'impact des hauteurs d'eau et de l'hydraulicité sur la navigation intérieure, de même que l'évolution des taux de fret, du chiffre d'affaires de la navigation intérieure et des coûts de carburant au premier semestre 2020. Un chapitre du rapport est consacré à l'Autriche, où le transport fluvial représente une part modale élevée des importations en provenance des pays de l'Est (dans le corridor trimodal du Danube). Le trafic fluvial de croisière sur le Danube autrichien a augmenté de 80 % entre 2010 et 2019, mais les années 2020 et 2021 verront ici aussi une interruption brutale de cette tendance positive en raison de la pandémie de Covid-19.

La résolution CCNR adoptée en plénière vient compléter les informations du rapport de novembre 2020, en apportant notamment des éléments complémentaires sur les tendances au premier semestre 2020 et sur les prévisions pour le second semestre. La résolution sera disponible sur le site de la CCNR en janvier. Les rapports annuels, biannuels 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>.

FUTURE RÉUNION

Pour peu que la situation sanitaire le permette, la prochaine session plénière de printemps de la CCNR aura lieu en présentiel, les 1er et 2 juin 2021, à Hasselt (Belgique), toujours sous Présidence belge.



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