

La navigation rhénane et la CCNR : 150 ans à la pointe de la modernisation de la navigation intérieure

*Jean-Marie WOEHLING,
Secrétaire Général de la CCNR*

Au nom de la CCNR, je remercie la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies d'avoir organisé cette table ronde destinée à tracer les voies vers une navigation intérieure moderne, compétitive et bien intégrée dans la chaîne des transports.

La navigation rhénane peut légitimement se présenter comme étant déjà un tel mode de transport compétitif, innovant et efficace.

Le Rhin, c'est une voie navigable bien développée et bien entretenue, disposant d'infrastructures adaptées, d'un « chapelet » de ports parmi les plus actifs d'Europe et même du monde, une flotte moderne en renouvellement permanent, une utilisation déjà intensive des SIF, par exemple en ce qui concerne les annonces électroniques, une profession bien organisée, consciente de ses intérêts à long terme et responsable, une réglementation uniforme sur tout son parcours, l'absence de droits de navigation et, last but not least, un cadre institutionnel bien adapté avec la CCNR, lieu de concertation et de décision pour toutes les questions importantes intéressant la voie navigable.

Cette présentation positive et ces atouts nombreux ne signifient pas, cependant, que la navigation rhénane n'ait pas de difficultés ni de défis à relever. Même avec un bon outil, la conquête de nouveaux marchés constitue un exercice complexe :

- La croissance globale des quinze dernières années a été modeste pour la navigation rhénane. Il faut dire qu'un corridor aussi important que le Rhin – 300 MT – 8.000 bateaux – n'a plus la même flexibilité qu'une petite voie navigable : une augmentation de seulement 5 % représente déjà 15 MT supplémentaires à transporter sur le Rhin !

Si la navigation rhénane a, certes, gagné divers nouveaux marchés, ainsi que l'illustre l'impressionnant développement par conteneurs, il a fallu aussi compenser le recul de secteurs industriels plus traditionnels

Nous avons aussi rencontré des limites de capacité pour le traitement des bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes.

- D'autre part, la crise a fortement touché le Rhin, avec un recul de plus de 15 % en 2009, une chute des frets et l'arrivée malencontreuse au même moment de nouveaux bateaux sur le marché. Cette crise a eu un impact particulièrement fort aux Pays-Bas. Les organisations publiques ont constaté que, dans le cadre juridique actuel, leurs moyens de réaction sont limités face à une telle crise.

Pour sa part, la CCNR a pris des mesures pour permettre aux entreprises de reporter des investissements liés à la mise en conformité avec les prescriptions techniques ; à cette fin, elle a défini des conditions souples de mise en œuvre d'une clause de sauvegarde, en coordination avec la CE.

La CCNR a aussi veillé à mettre son outil d'observation du marché au service des acteurs afin de leur permettre de mieux évaluer la situation et d'établir des prévisions.

Mais le meilleur service à rendre à la navigation intérieure, consiste à poursuivre l'amélioration de ses « fondamentaux ». Je ne peux ici que mentionner quelques têtes de chapitres des priorités de la CCNR à cet égard :

- le renforcement de l'image de la navigation intérieure comme mode de transport durable et écologique reste tout en haut dans nos priorités. La CCNR plaide pour des valeurs limites d'émission rigoureuses et pour la prévention de toutes formes de pollution qu'elles soient accidentelles ou dues aux déchets (il faut mentionner à cet égard l'entrée en vigueur récente de notre Convention « déchets » : la CDNI). Elle a pris, avec le Congrès qu'elle a organisé à Bonn en 2009, une position pilote dans la réflexion sur l'adaptation de la navigation intérieure au changement climatique.
- Par ailleurs, la CCNR est très attentive à une intégration encore plus poussée de la voie rhénane dans la chaîne logistique. La question de l'amélioration des opérations de chargement / déchargement notamment dans les ports maritimes est à cet égard essentielle. De façon plus générale, la CCNR agit en particulier pour une meilleure interface bateaux-terre (voir son projet ISGINTT). Le recours aux instruments électroniques de transmission, grâce à la définition de standards communs, constitue également un aspect important.
- Sur un autre plan, la CCNR rationalise en permanence son appareil réglementaire : prescriptions techniques pour les bateaux, règles pour les équipages, etc. pour garantir un cadre réglementaire de plus en plus uniforme et néanmoins réactif aux changements technologiques, tout en réduisant les contraintes administratives de la profession.
- Tout ceci, elle le fait dans une coopération de plus en plus étroite avec les autres institutions internationales et plus particulièrement avec la Commission européenne.

A titre plus personnel, je voudrais mentionner brièvement trois autres aspects moins souvent évoqués et qui me paraissent néanmoins très importants pour l'efficacité et la compétitivité de la navigation intérieure :

- la situation du personnel de la navigation intérieure : à juste titre, on mentionne l'insuffisance des ressources humaines et la nécessité de renforcer l'attractivité des métiers de la navigation intérieure pour les jeunes générations. Pour exercer cette attractivité, la navigation intérieure doit offrir de bonnes conditions de carrière, un statut social satisfaisant et un cadre juridique solide. Or, la navigation intérieure, comme d'autres modes de transports, est menacée par une tendance au démantèlement des conditions juridiques et sociales concernant le personnel. Il faut réagir contre cette tendance. Il faut aussi harmoniser les conditions de formation, offrir des formations davantage axées vers la maîtrise de savoirs technologiques que vers l'expérience exprimée en temps de navigation. Il est enfin nécessaire de veiller à l'enrichissement des tâches et à la prise en compte du contexte humain pour que ces métiers puissent susciter des vraies vocations.

- une deuxième observation concerne le cadre juridique, le droit applicable aux activités de navigation intérieure. On s'est trop focalisé sur les prescriptions techniques pour déplorer leur manque d'unité. En réalité, ce problème est réglé : nous avons des prescriptions techniques largement harmonisées au plan de l'Europe occidentale et centrale et, de plus, de bonne qualité.

Par contre, nous constatons le vieillissement du cadre juridique du droit de la navigation intérieure. Certes, la Convention CMNI a constitué un progrès très important. Mais il faut d'autres progrès au plan du droit de la responsabilité et en matière de détermination des règles de rattachement du bateau. Aujourd'hui, l'immatriculation n'offre plus de critère juridique adapté : un bateau immatriculé à Malte peut faire exclusivement des voyages entre Rotterdam et Mannheim, avec un équipage engagé en Slovaquie, un capitaine suisse, des capitaux belges, etc. Sans remettre en cause le droit d'établissement, il est nécessaire de rétablir un certain ordre dans le foisonnement des montages possibles et de retrouver des règles claires de droit applicable.

- Enfin, une dernière observation portera sur la question de la prise en compte des situations régionales. Nous sommes très heureux d'avoir fait des progrès substantiels vers un réseau unifié de la navigation intérieure européenne et vers un marché unique du transport fluvial. Nous saluons le rôle joué à cet égard par l'Union européenne et nous nous réjouissons de ce que l'acquis rhénan a pu, bien souvent, servir d'inspiration et de base pour cette unification au plan européen.

Mais il faut rester conscient que sur les quelques 600 MT transportés par la navigation intérieure en Europe de l'Ouest et de l'Est, les 4/5^{ème} au moins s'intègrent dans un trafic régional c'est à dire dans des relations définies par un contexte économique spécifique. La situation n'est pas la même dans le delta du Rhin et dans celui du Danube. Pour promouvoir efficacement le transport fluvial, il faut analyser les difficultés et les potentialités de chaque secteur géographique, rester au plus près des réalités régionales au plan du marché et des infrastructures. Les considérations générales ne sont certes pas inutiles mais ne peuvent suffire. C'est la raison pour laquelle, il faut des institutions qui prennent en charge cette dimension régionale. Les commissions fluviales créées à cette fin dès le 19^{ème} siècle, telles que la CCNR, restent à cet égard, encore indispensables au 21^{ème} siècle.