

**Allocution de Monsieur l'Ambassadeur Paul SEGER,**  
**Président de la CCNR**

**lors de la table Table ronde**  
**« Sur la voie d'un carburant à faible teneur en soufre**  
**pour la navigation intérieure européenne »**  
**du 3 mai 2007**

Au nom de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, je remercie l'ensemble des personnes présentes d'avoir répondu à l'invitation qui leur a été adressée de participer à cette table ronde.

La question de la réduction du soufre dans le gazole constitue un des points les plus importants de la Déclaration de Bâle, c'est-à-dire de la Déclaration adoptée en mai 2006 par les Ministres des 5 Etats membres de la Commission Centrale responsables de la navigation rhénane. Dans cette Déclaration, il est notamment dit « Nous accordons une importance particulière à l'objectif d'une navigation intérieure (...) qui soit à la fois durable et respectueuse de l'environnement (...) Des progrès substantiels notamment dans le domaine de la réduction des émissions de gaz et de particules, du taux de soufre dans le gazole ainsi que de la consommation de carburant de bateaux de navigation intérieure seront nécessaires ».

La Commission Centrale a déjà fait de ce thème de la réduction du taux de soufre dans le gazole le sujet de sa conférence consultative d'octobre 2006 et je remercie, parmi les personnes présentes, celles qui ont déjà contribué à l'analyse de cette question lors de cette conférence. Celle-ci nous a permis de dresser un premier tableau des questions qui se posent et ce travail préliminaire a permis de faire avancer la sensibilisation et la réflexion.

Le sujet de la qualité exigée du carburant utilisée par les bateaux de navigation intérieure n'est, il est vrai, pas couvert par la réglementation de la CCNR et cette dernière n'envisage pas d'adopter elle-même une telle réglementation dans l'avenir.

La question du taux de soufre dans le gazole utilisée dans la navigation intérieure se trouve actuellement réglée, par contre, par deux directives de la Communauté européenne, la directive 1998/70/CE et la directive 1999/32/CE. La Commission européenne a rendu publique le 31 janvier 2007 une proposition tendant à modifier ces directives (Com (2007) 18 Final).

On pourrait dès lors se demander pourquoi c'est la CCNR qui organise cette table ronde. La réponse en est simple et connue pour la plupart d'entre vous : en dehors de ses fonctions réglementaires au sens strict, la CCNR est depuis des décennies le forum où se rencontrent l'ensemble des parties prenantes pour discuter de grandes questions relatives à l'évolution de la navigation intérieure en Europe, et ce, aussi bien en raison du rôle pilote du Rhin, première voie navigable d'Europe, sur laquelle se déroule la plus grande part du transport fluvial, qu'en raison du rôle historique de la CCNR qui est à l'origine de la plupart des réglementations relatives à la navigation intérieure et qui a été la première à prendre des mesures tendant à limiter les émissions dans l'atmosphère des moteurs de bateaux.

Le siège de la CCNR est donc un lieu privilégié pour cette table ronde et d'autant mieux adapté que, entre la CCNR et la Commission européenne une coopération de plus en plus étroite s'est développée. J'en profite pour saluer les représentants de la Commission européenne qui sont présents ici, et en particulier le représentant de la DG ENV, qui va nous exposer la proposition de ses services. Les résultats de la présente table ronde seront discutés dès demain dans une réunion de travail regroupant ici les services de la Commission européenne et le secrétariat de la CCNR.

La grande force de la CCNR, on ne le répétera jamais assez, c'est aussi ses relations très étroites et très confiantes avec la profession de la navigation intérieure. Je me réjouis donc de saluer aussi M. de KORTE qui nous fera part de son analyse au nom de la profession. Nous avons une grande chance, celle-ci de bénéficier d'organisations professionnelles compétentes et responsables, elles nous l'ont encore montré tout récemment dans la manière dont elles se sont impliquées dans la question du développement des bateaux double coque. Nous la remercions pour cet esprit de coopération.

Il faut aussi saluer les représentants du secteur des moteurs, Euromot avec lesquels la CCNR - tout particulièrement son Ingénieur en Chef poursuit un travail difficile et complexe sur la définition des normes d'émission. Nous sommes également très heureux d'avoir avec nous, c'était indispensable, les représentants du secteur pétrolier directement concernés par le thème de cette journée.

Enfin, nous entendrons d'autres responsables de la logistique et des questions économiques car, il est important que les modifications à opérer soient supportables économiquement.

...

....