



**SESSION DE PRINTEMPS 2022
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES
(2022-I)**

Strasbourg, le 2 juin 2022

SESSION DE PRINTEMPS 2022

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2022-I)

Strasbourg, le 2 juin 2022

SOMMAIRE

Pages

I. Ouverture de la session – Adoption de l'ordre du jour – Composition de la Commission Centrale

Protocole 1 : Ouverture de la session – Adoption de l'ordre du jour – Composition de la Commission Centrale	1
---	---

II. Questions générales

Protocole 2 : Coopération de la CCNR avec l'Union européenne.....	1
---	---

Protocole 3 : Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)	1
--	---

Protocole 4 : Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales.....	2
--	---

Protocole 5 : Position de la CCNR concernant les résultats de son étude sur la transition énergétique vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission en 2050.....	2
--	---

III. Questions juridiques

Protocole 6 : Questions juridiques	9
--	---

IV. Aspects économiques

Protocole 7 : Rapport sur la situation économique de la navigation intérieure européenne pour l'année 2021.....	9
---	---

V. Patentes de batelier et équipages

Protocole 8 : Patentes de batelier et équipages - Mesures exceptionnelles de la Commission Centrale pour faciliter la mobilité des personnels dans la navigation intérieure	12
---	----

VI. Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin

Protocole 9 : Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin.....	14
---	----

VII. Prescriptions techniques des bateaux

Protocole 10 : Amendements définitifs du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) - Modèle de demande de visite (Annexe A) et définitions (Article 1.01, chiffre 24).....	14
---	----

Protocole 11 : Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) - Adaptation du RVBR en ce qui concerne la base de données européenne des bateaux (EHDB)	17
--	----

VIII. Navigation automatisée

Protocole 12 : Navigation automatisée 17

IX. Questions relatives à la voie d'eau rhénane

Protocole 13 : Réalisation d'une prise d'eau pour l'alimentation d'une roselière, à Beinheim, sur le Rhin supérieur au p.k. 336,15 17

Protocole 14 : Création d'une passe à poissons sur l'aménagement hydroélectrique de Rhinau au p.k. 256,700 22

Protocole 15 : Démolition du pont dit « Merwedebrücke » au p.k. 956,680 27

Protocole 16 : Évolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval - Mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim - Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2021 (2021-I-20) 32

Protocole 17 : Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2021-I-21) 35

X. Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, de décisions des comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire

Protocole 18 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, de décisions des comités et groupes de travail, et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire 37

XI. Budget et administration

Protocole 19 : Approbation des comptes de l'exercice 2021 de la Commission Centrale 51

Protocole 20 : Composition du Secrétariat 51

Protocole 21 : Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2021 51

XII. Questions diverses

Protocole 22 : Communiqué à la presse 68

Protocole 23 : Date et lieu de la prochaine session plénière 68

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE DE PRINTEMPS 2022

PROTOCOLE 1

**Ouverture de la session – Adoption de l'ordre du jour
Composition de la Commission Centrale**

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

Coopération de la CCNR avec l'Union européenne

Signature d'un nouveau contrat de services avec la DG MOVE de la Commission européenne

**Résolution
(adoptée par voie de procédure écrite le 25 mars 2022)**

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR),

dans la continuité des contrats de service qu'elle a précédemment conclus avec la DG MOVE de la Commission européenne,

donne mandat à sa Secrétaire générale de signer au nom de la CCNR le contrat MOVE/2021/NP/0011-MOVE/D3/SER/2021-538-SI2.870020 relatif à des activités dans le domaine de l'Observation du marché, de l'ERDMS, des Indicateurs Clefs de Performance et l'assistance technique pour une période de 36 mois à partir de la date de la signature,

remercie son Secrétariat et le groupe de correspondance CCNR pour le contrat européen pour le bon travail de préparation, et

charge sa Secrétaire générale d'assurer la mise en œuvre ainsi que la gestion administrative et financière de ce nouveau contrat dans le respect des intérêts de la CCNR et d'en faire rapport régulièrement.

PROTOCOLE 3

**Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine
de la navigation intérieure (CESNI)**

Pas de résolution.

PROTOCOLE 4

Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales

Pas de résolution.

PROTOCOLE 5

Position de la CCNR concernant les résultats de son étude sur la transition énergétique vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission en 2050

Résolution (adoptée par voie de procédure écrite le 5 avril 2022)

La Commission Centrale,

sur proposition de ses Comités économique, du droit fluvial, du règlement de visite et de l'infrastructure et de l'environnement,

vu la Déclaration de Mannheim du 17 octobre 2018,

vu la publication, par la résolution 2021-I-6, de l'étude sur la transition énergétique vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission en 2050,

vu le mandat donné dans la résolution précitée à ses *Comités économique, du droit fluvial, du règlement de visite et de l'infrastructure et de l'environnement d'examiner les questions de faisabilité économique, technique, juridique et pratique découlant de l'étude,*

adopte sa position concernant les résultats de son étude sur la transition énergétique vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission en 2050,

invite son Secrétariat à publier sa position sur son site Internet.

Annexe : Position de la CCNR concernant les résultats de son étude sur la transition énergétique vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission en 2050

Annexe au protocole 5

Position de la CCNR concernant les résultats de son étude sur la transition énergétique vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission en 2050

Le 7 juillet 2021, le Comité économique, le Comité du droit fluvial et le Comité du Règlement de visite se sont réunis pour analyser les résultats de l'étude. Les trois Comités ont soutenu en principe les conclusions de l'étude, et leurs principales observations et réserves sont exposées ci-dessous.

Partie I - Le défi de la transition énergétique

- La transition énergétique vers le zéro émission est un enjeu crucial pour la navigation rhénane et européenne et une priorité politique tant au niveau national qu'international (Déclaration de Mannheim, pacte vert pour l'Europe...).
- Elle engendrera des coûts considérables, le déficit financier à combler pour atteindre les objectifs de la Déclaration de Mannheim et ceux de l'Union européenne étant actuellement estimé à plusieurs milliards d'euros.
- Étant donné que les coûts liés à la transition énergétique dépasseront les ressources financières dont dispose la profession de la navigation, le secteur ne pourra assurer qu'une partie des financements nécessaires à la réalisation de cette transition.
- Actuellement, rares sont les propriétaires de bateaux en mesure de financer eux-mêmes la transition énergétique.
- À présent, aucune analyse de rentabilité ne justifie les investissements dans des technologies à émissions (presque) nulles. D'importantes aides publiques devront donc être mises en place.
- L'un des principaux obstacles est donc de nature financière (parallèlement aux défis réglementaires et techniques).
- La transition énergétique vers une navigation intérieure à zéro émission s'accompagne d'incertitudes technologiques.
- Il est clair que des mesures concrètes soutenant le verdissement de la navigation intérieure doivent dépasser la zone géographique des États membres de la CCNR. Le verdissement ne devrait pas affaiblir la position concurrentielle des États ou des entrepreneurs qui s'y engagent pleinement. Des conditions de concurrence équitables doivent être assurées. Il serait bénéfique de pouvoir relever le défi environnemental en s'appuyant sur une politique de verdissement soutenue par tous les États membres de la CCNR, les États membres de l'UE, ainsi que les États riverains du Danube.

Partie II - Le rôle d'un instrument européen de subvention et de financement dédié au verdissement du secteur de la navigation intérieure

La CCNR juge **opportun d'examiner l'idée d'un instrument européen d'accompagnement financier de la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure, basé sur des sources mixtes (publiques et privées), incluant une contribution sectorielle.**

Cependant, plusieurs questions de faisabilité économique, technique, juridique et pratique doivent encore être traitées par les organisations compétentes avant qu'un tel instrument puisse éventuellement être mis en œuvre.

1. Considérations générales

- Il est essentiel qu'un instrument européen de subvention et de financement soit **accessible** dans les mêmes conditions (égalité de traitement) **aux propriétaires de bateaux des États membres de la CCNR, de l'UE et des États riverains du Danube raccordés au réseau fluvial européen** (en particulier la Serbie et l'Ukraine).
- La **facilité d'accès** à un tel instrument est primordiale, ainsi que la **simplicité et l'efficacité administratives**.
- Parallèlement aux financements par les établissements de crédit, des **programmes de financement européens et nationaux** sont nécessaires pour accompagner la transition énergétique. Ils devraient promouvoir les technologies vertes et les projets d'infrastructure sur le long terme.
- Les investissements dans le verdissement **à la fois pour les flottes neuves et existantes (adaptation)** devraient être soutenus par des programmes de subvention européens et nationaux, en complément de projets pilotes.
- L'application de systèmes de paiement à l'utilisation pour les systèmes énergétiques conteneurisés pourrait réduire la pression sur les investissements.
- Les bénéfices économiques susceptibles d'être réalisés à travers des achats groupés seraient relativement mineurs.

2. Considérations économiques

a) Contribution sectorielle : niveau et modalités

- La CCNR comprend que la profession de la navigation intérieure serait ouverte, sous certaines conditions, à la possibilité d'une contribution financière de sa part à la transition énergétique du secteur. La profession y serait disposée notamment
 - sous réserve d'une contribution substantielle des organismes publics à un tel instrument de financement et
 - selon les modalités et conditions d'un tel instrument de financement.
- Cela étant, il sera essentiel d'**engager une discussion avec la profession** pour identifier :
 - **Comment contribuer au mieux à la transition.**
 - **Quel serait un niveau approprié pour une telle contribution**
 - Les **modalités** selon lesquelles **une telle contribution serait levée.**En effet, la réussite de la mise en œuvre d'un tel dispositif dépendrait de son acceptation par la profession, laquelle devrait nécessairement être l'aboutissement d'un dialogue.
- En tout état de cause, il devrait être possible de **différencier** ces contributions en fonction des investissements réalisés ou non par les armateurs pour verdir leur bâtiment. **Les investissements respectueux de l'environnement déjà réalisés par ces derniers doivent être correctement pris en compte.**
- **Un système de label** pourrait servir de base à une telle approche différenciée – « plus un bateau est respectueux de l'environnement, moins la contribution de son propriétaire doit être élevée ».

b) Impact sur le report modal

- Les mesures/actions soutenant le verdissement de la navigation intérieure **ne doivent pas conduire à un report modal vers les autres modes de transport**. Il faut trouver un juste équilibre.
- **L'impact d'une contribution sectorielle éventuelle sur le report modal doit donc être analysé attentivement et de manière approfondie**. Il faut accorder une attention particulière au risque que l'augmentation des coûts d'exploitation n'affaiblisse la position concurrentielle des entreprises de navigation intérieure. Une analyse de sensibilité/évaluation d'impact approfondie concernant l'introduction d'une telle contribution sectorielle, allant au-delà des conclusions actuelles relatives aux questions de recherche G et H devrait donc encore être réalisée ; une contribution à hauteur de 0,04 à 0,08 euros par litre de combustible avitaillé a été proposée dans ce cadre. Cette analyse devrait notamment prendre en compte les impacts positifs et négatifs d'une telle contribution sectorielle.

c) Contribution sectorielle ou taxe ?

- Du point de vue du secteur, il n'est **pas possible d'avoir à la fois une taxe et une contribution sectorielle**, car la **charge financière serait trop élevée** pour l'industrie.
- Les développements concernant la révision de la **directive européenne sur la taxation de l'énergie** doivent donc **être examinés de près**. En effet, si le gazole devait faire l'objet d'une taxe à l'avenir, les possibilités pour les entreprises de verser une contribution pourraient être fortement limitées.
- Certaines des parties prenantes **privilégieraient une contribution sectorielle par rapport à une taxe**. En effet, une contribution sectorielle pourrait être affectée à des projets de navigation intérieure, garantissant ainsi que l'argent prélevé soit réinvesti dans le secteur du transport fluvial, ce qui ne saurait être assuré par un système fiscal. En outre, une contribution sectorielle pourrait constituer une incitation plus efficace que les instruments fiscaux pour atteindre les objectifs de réduction des émissions (non perçus comme une amende par le secteur) et mettre en œuvre le principe du « pollueur-payeur » de manière plus efficace.

3. Considération relative à la gouvernance

- Il ne fait aucun doute que les **contributions publiques** à un instrument européen de verdissement **seront primordiales**.
- A ce stade, **toutes sortes de sources publiques devraient être considérées** comme entrant en ligne de compte pour un tel instrument européen. Il est trop tôt pour exclure la moindre d'entre elles.
- **Les sources de financement public existantes** devraient être considérées comme une première étape.
- Les **modalités** selon lesquelles les sources publiques pourraient alimenter cet instrument **restent à déterminer**.
- Le **rôle de l'Union européenne** dans un tel instrument doit être approfondi.
- Il est **trop tôt** à ce stade pour **déterminer la gouvernance, le statut et les bases juridiques** (cadre international, cadre juridique européen avec une ouverture à des pays tiers...) ainsi que les modalités administratives (par ex., principe du « guichet unique », etc.) d'un tel instrument. Il devrait être possible de parvenir en temps utile à un consensus sur ces aspects.
- A cet égard, les développements en matière de subvention et de financement au niveau d'autres organisations internationales intervenant dans le domaine des transports, comme l'Organisation maritime internationale (OMI) pourraient faire l'objet d'un suivi. La CCNR espère que le projet PLATINA3 fournira un plan d'action pour le développement futur de cet instrument.

4. Considérations juridiques

- L'introduction d'une **contribution sectorielle doit être** en tout état de cause **compatible avec les accords internationaux pertinents**, notamment la Convention de Mannheim et la Convention de Belgrade.
- Au-delà de l'analyse préliminaire réalisée dans le contexte des questions de recherche G et H, il appartient à la **CCNR d'évaluer la compatibilité d'une contribution sectorielle avec les principes de base de la Convention de Mannheim**.
- Il serait utile qu'une évaluation similaire en matière de compatibilité puisse être effectuée **par la Commission du Danube en ce qui concerne la Convention de Belgrade**.

Partie III - Voies de transition et aspects technologiques

1. La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) est la partie la plus complexe, car les polluants atmosphériques peuvent être évités dans une large mesure avec les moteurs à combustion et les dispositifs de post-traitement des gaz d'échappement modernes.
2. **La réduction de la consommation d'énergie par tous les moyens possibles est un levier important pour réduire les émissions.** Cela inclut, par exemple, une meilleure utilisation des bateaux, l'amélioration de l'efficacité grâce à des systèmes de propulsion modernes, l'optimisation des caractéristiques hydrodynamiques des bateaux, la navigation intelligente afin de réduire les délais d'attente aux écluses et une meilleure intégration de la navigation intérieure dans la logistique des ports maritimes. La fourniture de technologies à zéro émission, associée à la réduction de la consommation d'énergie, permettra à la navigation intérieure d'atteindre l'objectif d'une flotte à zéro émission d'ici 2050.
3. **Aucune « solution universelle » et allocation des ressources**
 - Une **approche technologique ouverte et neutre** est nécessaire compte tenu des défis et incertitudes actuels concernant la plupart des technologies innovantes. A ce stade, pour le développement d'un **instrument européen de subvention et de financement, aucune technologie ne doit être exclue**, aucune priorité ne peut être fixée par rapport à une technologie spécifique.
 - En particulier si les ressources (financières) sont limitées, il semble judicieux de privilégier les technologies capables d'offrir les plus grandes réductions d'émissions.
 - **La meilleure utilisation/allocation possible des ressources** devrait être recherchée.
4. **Deux voies de transition**
 - Les voies de transition décrivent l'évolution attendue de l'ensemble de la flotte avec une ventilation des technologies utilisées (vecteurs énergétiques et convertisseurs d'énergie). Cela concerne la construction de nouveaux bateaux, ainsi que la modernisation et le déchirage de bateaux existants.
 - Compte tenu des incertitudes entourant le développement de certaines technologies et des capacités de production de carburants alternatifs, la CCNR considère deux voies de transition possibles, l'une conservatrice et l'autre innovante. Elles sont toutes deux suffisamment ambitieuses pour atteindre les objectifs de la Déclaration de Mannheim.
 - Les signaux politiques jouent un rôle important concernant les solutions technologiques qui seront développées par la profession.

5. L'approche dite « tank-to-wake (TTW) » (du réservoir à l'hélice) présente des limitations, mais s'avère être une première étape compréhensible

- Pour l'instant, la CCNR considère l'approche TTW comme une solution provisoire appropriée jusqu'à ce qu'une approche dite « well-to-wake (WTW) » (du puits à l'hélice) puisse être adoptée pour les vecteurs énergétiques concernés. Il est cependant aussi nécessaire de prêter attention aux limitations et imprécisions éventuelles liées à l'approche TTW.
- L'adoption de cette approche TTW implique d'émettre des hypothèses sur les chaînes en amont (émissions produites et disponibilité du combustible) qui sont évidemment idéalisées dans l'étude.
- Conformément aux méthodologies scientifiques reconnues¹ et à celles utilisées dans les cadres réglementaires² cette approche TTW permet de considérer également le potentiel de neutralité carbone de certains carburants. Les considérations relatives au cycle de vie ne sont pas prises en compte. Cela étant, elles revêtent une importance particulière pour certaines technologies telles que les batteries ou les piles à combustible.

6. Biocarburants « drop-in » et HVO

- Dans l'étude, l'abréviation HVO sert à désigner l'huile végétale hydrotraitee proprement dite, tous les biocarburants « drop-in » comparables, ainsi que le diesel synthétique fabriqué avec du CO₂ capturé, et l'énergie électrique durable.
- L'étude reflète **de grands espoirs en ce qui concerne les carburants neutres en carbone** (comme le HVO ou le biométhanol), mais la CCNR constate qu'il y a **d'importants défis à relever en ce qui concerne la production durable**. En tout état de cause, **l'origine des biocarburants doit être traçable**, conformément aux méthodes reconnues à l'échelle internationale. En outre, **d'importantes incertitudes pèsent sur la disponibilité des biocarburants**, notamment en raison des capacités de production limitées et de la concurrence avec d'autres modes de transport ou des secteurs industriels où aucun autre carburant ne semble disponible à court terme. Cependant, de telles incertitudes quant à la disponibilité valent aussi pour d'autres carburants alternatifs générés avec de l'électricité produite à partir de sources renouvelables, comme l'hydrogène produit par électrolyse.
- Bien que les biocarburants soient réputés neutres en carbone si l'on considère l'ensemble de la chaîne, **la combustion des biocarburants dans les moteurs thermiques émet des polluants localement**. Si la réglementation locale imposait des zones zéro émission, comme cela est envisagé par exemple dans certaines villes européennes, les bateaux fonctionnant avec des biocarburants pourraient ne plus être autorisés à y être exploités.
- Il est important de noter que **les dépenses opérationnelles (OPEX) peuvent également être réduites avec une meilleure maturité technologique** (impliquant des coûts de maintenance inférieurs, notamment pour les batteries, ou des avantages en termes d'efficacité énergétique du système de propulsion).

¹ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, volume 2, chapitre 3, https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/french/pdf/2_Volume2/V2_3_Ch3_Mobile_Combustion.pdf. Les jalons posés par le GIEC figurent également dans la directive (UE) 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables.

² Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (refonte) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001>

7. Révision de l'étude

- La **CCNR s'engage à évaluer la nécessité de réviser la question de recherche C** dans trois ans (en fonction des besoins et des capacités).
- Dans une prochaine révision de l'étude, il sera essentiel de **recueillir des données plus fiables sur les émissions de la chaîne en amont et d'adopter une approche dite « du puits à l'hélice »** (ce qui nécessitera la prise en compte du **cycle de vie** de toutes les technologies prévues).
- De même, à un stade ultérieur, il sera nécessaire de prêter attention aux :
 - émissions associées à d'autres aspects du cycle de vie d'un bateau, tels que la construction, l'entretien et le déchirage ;
 - aspects de sécurité environnementale et aux risques de pollution en cas d'accidents impliquant des bâtiments fonctionnant avec des carburants alternatifs ou des batteries.

PROTOCOLE 6

Questions juridiques

Pas de résolution.

PROTOCOLE 7

Situation économique de la navigation intérieure en Europe

Résolution

La Commission Centrale,

après avoir pris connaissance du rapport du Président de son Comité économique,

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation intérieure européenne pour l'année 2021.

Annexe

Rapport sur la situation économique de la navigation intérieure européenne pour l'année 2021

L'année 2021 a été marquée par une reprise vigoureuse, qui a permis à différents segments du transport fluvial de marchandises d'atteindre, et parfois de dépasser, les volumes de transport pré-pandémiques. En conséquence de la reprise économique, les prix des matières premières suivaient déjà une tendance à la hausse tout au long du second semestre. L'augmentation rapide de la demande a également entraîné des perturbations dans le commerce des composants industriels.

La reprise économique a été particulièrement marquée pour le secteur du transport fluvial de marchandises, qui, contrairement à 2020, a connu une croissance dans presque tous ses segments de marché en 2021. Le transport de marchandises sur le Rhin traditionnel a augmenté de 5,4 %, même s'il est resté inférieur de 3,2 % au taux atteint en 2019. De même, la prestation de transport en 2021 a augmenté de 4,5 % par rapport à 2020 mais n'a pas atteint la valeur pré-pandémique.

L'augmentation de la production d'acier et les prix élevés du gaz ont entraîné une forte hausse de la demande de charbon et, par conséquent, du transport de charbon sur le Rhin, qui a augmenté de 28,5 % en 2021. La percée du transport de charbon sur le Rhin s'est opérée parallèlement à celle du transport de charbon par voie maritime. Le port d'Amsterdam est un exemple patent de cette tendance, ayant connu, en 2021, une hausse de 41 % de la manutention maritime de charbon. En raison d'une reprise de la production d'acier, le minerai de fer et les métaux ont affiché une croissance constante de 15,7 % et 11,2 %, respectivement. Les autres segments de fret, à savoir les conteneurs, l'agribulk et les denrées fourragères, le sable, les pierres et le gravier, ainsi que les produits pétroliers et chimiques, sont restés modérément stables.

La reprise économique enregistrée en 2021 est bien marquée par les tendances suivies par le transbordement de marchandises dans les principaux ports maritimes européens :

- Dans le port d'Anvers, le transport de marchandises par voie fluviale a augmenté de 7,5 % en 2021, pour atteindre un volume de 108,5 millions de tonnes, contre 101,0 millions de tonnes en 2020.
- Dans le North Sea port (Gand, Terneuze, Borsele, Vlissingen), la manutention fluviale de marchandises a atteint 59,7 millions de tonnes en 2021, soit une augmentation de 9 % par rapport à l'année 2020 marquée par la Covid.
- Dans le port de Constanța et la région du Danube alentour, le transport fluvial a augmenté de près de 9,7 % en 2021, par rapport à 2020, pour atteindre environ 15,9 millions de tonnes.

Dans l'ensemble, la reprise du transport de marchandises a été soutenue par l'hydraulicité. Sur le Rhin, le nombre de jours d'étiage critique a été assez limité en 2021. Par exemple, à l'échelle de Kaub, sur le Rhin moyen, le nombre de jours inférieur au seuil critique (étiage équivalent) était de 10 en 2021, contre 107 en 2018, année marquée par des périodes de basses eaux. L'analyse des données relatives aux niveaux d'eau du Danube indique un nombre légèrement plus élevé de jours d'étiage en 2021, également dans la période comprise entre 2015 et 2021.

Bien que l'hydraulicité ait été plutôt positive, la situation s'est dégradée en fin d'année (quatrième trimestre 2021). Cette baisse des niveaux d'eau a entraîné une augmentation des prix du transport ou des taux de fret au quatrième trimestre 2021, en particulier pour les marchandises sèches disponibles sur le marché au comptant. Les taux de fret enregistrés pour les marchandises liquides ont affiché une trajectoire légèrement négative au cours des deux dernières années, qui n'a été interrompue qu'au quatrième trimestre 2021 en raison des faibles niveaux d'eau. Cette situation résultait de la baisse de la demande de transport de marchandises liquides en raison de la pandémie de Covid.

En ce qui concerne le transport de marchandises, les perspectives sont globalement orientées vers une reprise pour 2022-2024. Les risques de baisse, liés à la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et à son impact sur l'économie, sont cependant considérables. Ces répercussions économiques se traduisent principalement par une augmentation des prix des matières premières et des perturbations de l'approvisionnement. Le transport de céréales devrait être impacté par la guerre en Ukraine, ce conflit ayant entraîné d'importants goulets d'étranglement dans les exportations de céréales de la région de la mer Noire vers de nombreux marchés consommateurs de céréales. Par conséquent, d'autres régions exportatrices de céréales gagnent en importance. En France, les régions récoltantes et les liaisons fluviales avec l'arrière-pays devraient tirer parti de cette situation. Le port fluvio-maritime de Rouen est une importante plateforme d'exportation de céréales, et les bateaux opérant dans l'arrière-pays transportent des céréales jusqu'au port. Avec la reprise des échanges entre le port de Rouen et les pays d'Afrique du Nord, le transport fluvial de céréales dans le nord de la France devrait en bénéficier. Les pays d'Afrique du Nord sont de gros importateurs de céréales et doivent sécuriser leurs approvisionnements en céréales.

En 2021, la navigation intérieure en Europe comptait plus de 10 000 bâtiments immatriculés dans des pays rhénans, 3 500 dans des pays danubiens et 2 300 dans d'autres pays européens, et la demande de bateaux nouvellement construits a continué de suivre une tendance positive. Le taux de nouvelles constructions de bateaux à cargaison sèche a diminué de neuf unités, passant de 26 en 2020 à 18 en 2021. En revanche, le nombre de navires-citernes nouvellement construits a augmenté de quatre unités, comptant 40 unités en 2019, 54 en 2020 et 58 en 2021. La majorité des nouveaux bateaux à cargaison liquide relèvent de la catégorie des 3 000 à 4 000 tonnes et de celle des 2 000 à 3 000 tonnes.

La situation de l'emploi dans le transport fluvial de marchandises en Europe a connu une évolution de 2019 à 2020. Les conséquences de la pandémie ont été particulièrement graves pour le transport de passagers. En effet, ce secteur, qui affichait une tendance à la hausse, étant passé de 17 895 employés en 2010 à 23 100 en 2019, a connu une légère baisse de ce nombre en 2020, ne comptant plus que 21 023 employés. En revanche, le transport de marchandises n'a pas été particulièrement touché par les conséquences de la pandémie, les chiffres recueillis restant presque constants au cours des dix dernières années. Le nombre d'employés dans le transport de marchandises s'élevait à 23 170 personnes, un chiffre légèrement supérieur à celui de l'emploi dans le transport de passagers.

Les mesures de confinement adoptées pendant la pandémie de Covid ont gravement atteint le transport de passagers en 2020 et 2021. Même si une reprise du trafic de bateaux de croisière a pu être observée en 2021, en raison de l'assouplissement des mesures de prévention, le nombre de croisiéristes fluviaux sur le Rhin est resté inférieur de 55 % au niveau pré-pandémique enregistré en 2019.

Le nombre de bateaux de croisière ayant franchi l'écluse d'Iffezheim sur le Rhin est passé de 534 en 2020 à 1 315 en 2021, restant néanmoins très inférieur aux 2 929 passages relevés en 2019. Des tendances comparables ont été constatées pour le Danube et la Moselle. En ce qui concerne le Danube, les chiffres enregistrés à la frontière germano-autrichienne ont augmenté, passant de 324 bateaux de croisière à 1 255, même si cette dernière valeur reste inférieure aux 3 668 passages relevés en 2019. En ce qui concerne la Moselle, le nombre de passages a chuté de 1 536 à 469 en 2019 et 2020, mais est remonté à 1 000 en 2021.

Même si le marché de la croisière fluviale semble s'améliorer, la guerre qui sévit en Ukraine et l'augmentation des prix des matières premières telles que l'acier, nécessaires à la construction de nouveaux bateaux, pourraient susciter des incertitudes quant aux perspectives du transport de passagers pour 2022.

De nombreux pays ont ouvert leurs frontières aux voyageurs au printemps 2022, et de nouvelles commandes de bateaux de croisière fluviale commencent à être passées. Cela étant, la guerre en Ukraine est une source de difficultés pour le marché européen de la croisière fluviale. Surtout, l'attrait du Danube inférieur pourrait diminuer considérablement en raison des risques auxquels la navigation pourrait se trouver exposée dans la région. La guerre a également entraîné une réduction significative du personnel ukrainien travaillant dans le domaine de la croisière fluviale. En outre, la hausse des prix du carburant pourrait entraîner des majorations des frais de voyage, ce qui aurait également un impact sur le tourisme.

PROTOCOLE 8

Patentes de batelier et équipages

Mesures exceptionnelles de la Commission Centrale pour faciliter la mobilité des personnels dans la navigation intérieure

Résolution (adoptée par voie de procédure écrite le 11 avril 2022)

La Commission Centrale,

dans l'attente de l'adoption du nouveau règlement relatif au personnel navigant sur le Rhin (RPN),

compte tenu des circonstances particulières liées à l'application, à partir du 18 janvier 2022, de la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 sur la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE,

consciente des conséquences de l'application des dispositions de la directive sur le bon fonctionnement des administrations nationales, des autorités compétentes et des organes de contrôle en ce qui concerne la délivrance et le contrôle des documents pour les bâtiments et personnels navigant sur le Rhin,

constatant que, sur la base de l'ES-QIN, il existe d'ores et déjà une base commune permettant à la Commission Centrale et à l'Union européenne de délivrer des certificats de qualifications, des livrets de service et des livres de bord sur la base d'exigences largement identiques,

désireuse de faciliter sur le Rhin le contrôle des certificats de qualifications, des livrets de service et des livres de bord délivrés après le 17 janvier 2022 conformément à la directive (UE) 2017/2397,

désireuse de faciliter, également en dehors du Rhin, le contrôle des certificats de qualifications, des livrets de service et des livres de bord délivrés après le 17 janvier 2022 conformément au RPN,

souhaitant que l'accès à la base de données européenne des équipages (ECDB) soit à présent mis en place pour tous ses États membres,

soucieuse de continuer à assurer la prospérité de la navigation rhénane tout en préservant la sécurité et le bon ordre de la navigation,

I

invite ses États membres,

1. à déployer des efforts raisonnables pour achever rapidement la révision du RPN afin d'établir des exigences en matière de délivrance des certificats de qualifications, des livrets de service et des livres de bord qui soient identiques à la directive (UE) 2017/2397,
2. à intensifier les échanges dans le cadre du CESNI afin d'identifier, pour les certificats de qualification existants qui ont été délivrés conformément au RPN en vigueur, d'autres possibilités de faciliter la mobilité des membres d'équipage et de prendre des mesures similaires dans d'autres zones d'Europe ;

II

invite ses États membres à se rapprocher de leurs autorités de police afin qu'elles prennent les mesures nécessaires pour,

1. ne pas sanctionner, lors d'un contrôle par ces autorités, la présentation, par le personnel navigant sur le Rhin de certificats de qualification de l'Union ainsi que de livrets de service et de livres de bord délivrés conformément à la directive (UE) 2017/2397,
2. ne pas sanctionner, lors d'un contrôle par ces autorités, la présentation, par le personnel navigant en dehors du Rhin, de certificats de qualifications, livrets de service et livres de bord délivrés après le 17 janvier 2022 et conformes au RPN en vigueur au 17 janvier 2022,

III

invite ses États membres, qui sont également des États membres de l'Union européenne,

à notifier dès la révision achevée le projet de nouveau RPN à la Commission européenne dans le cadre de la procédure de coordination en vertu de l'article 218 § 9 TFUE ;

à faire régulièrement rapport sur les mesures qu'ils ont prises pour transposer la directive (UE) 2017/2397.

La présente résolution entre en vigueur immédiatement. Elle s'applique jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau RPN ou jusqu'au 30 septembre 2022 si le nouveau RPN n'a pas été adopté à cette date. Une prolongation au-delà du 30 septembre 2022 pourra être envisagée si nécessaire.

PROTOCOLE 9

Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin

Pas de résolution.

PROTOCOLE 10

Amendements définitifs du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) - Modèle de demande de visite (Annexe A) et définitions (Article 1.01, chiffre 24)

1. Conformément à l'article 2.02 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), le propriétaire d'un bâtiment, ou son représentant, qui sollicite une visite doit faire une demande conformément à l'annexe A. Cette annexe définit le modèle de demande de visite.
2. Sur proposition de la délégation allemande, la Commission Centrale a estimé opportun d'actualiser ce modèle de demande de visite pour inclure les informations relatives à la protection des données personnelles, conformément aux dispositions en vigueur dans les États membres de la CCNR. Un espace dédié à de telles informations est prévu dans le modèle, sans pour autant mentionner un texte concret qui dépend des dispositions nationales applicables.
3. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

Ces amendements visent à faciliter le travail des Commissions de visite en leur permettant d'inclure les informations relatives à la protection des données personnelles dans le formulaire de demande de visite, conformément aux dispositions nationales applicables.

Par ailleurs, du fait que la société de classification DNV GL a été renommée DNV et qu'elle est reconnue par les cinq États membres de la CCNR, une correction a été également apportée à la définition de l'article 1.01, chiffre 24.

Alternative éventuelle aux amendements proposés

Une possibilité serait de prévoir un texte uniforme dans le modèle de demande de visite au lieu d'un espace dédié. Toutefois, cela ne permettrait pas de prendre en compte les spécificités des dispositions nationales applicables et pourrait conduire à des incertitudes juridiques.

Conséquences des amendements

Il n'y a pas de conséquences directes pour la profession de la navigation, à l'exception d'une meilleure information sur ses droits en matière de protection des données personnelles lors d'une demande de certificat de visite.

Pour les Commissions de visite, cela permet de respecter les dispositions nationales en matière de protection des données personnelles et le coût administratif supplémentaire reste limité.

Conséquences d'un rejet des amendements

Il serait possible de renoncer à ces amendements, mais il en résulterait des incertitudes juridiques et des possibles pratiques divergentes entre les Commissions de visite.

Résolution

La Commission Centrale,
sur la proposition de son Comité du règlement de visite,
soucieuse d'harmoniser les pratiques des Commissions de visite,
attachée au respect des règles relatives à la protection des données personnelles,
adopte les amendements de l'article 1.01, chiffre 24, et l'annexe A du Règlement de visite des
bateaux du Rhin annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1^{er} juin 2023.

Annexe

Règlement de visite des bateaux du Rhin

1. *L'article 1.01, chiffre 24, est rédigé comme suit :*

« 24 "société de classification agréée" une société de classification agréée par tous les États riverains du Rhin et par la Belgique, à savoir : DNV, Bureau Veritas (BV) et Lloyd's Register (LR) ; »

2. *A l'annexe A, après les points de suspension du chiffre 21, un encadré est ajouté comme suit :*

«

Espace réservé aux informations de l'autorité compétente relatives à la protection des données.

»

PROTOCOLE 11

Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) Adaptation du RVBR en ce qui concerne la base européenne des bateaux (EHDB)

Pas de résolution.

PROTOCOLE 12

Navigation automatisée

Pas de résolution.

PROTOCOLE 13

Réalisation d'une prise d'eau pour l'alimentation d'une roselière, à Beinheim, sur le Rhin supérieur au p.k. 336,15

Résolution

La Commission Centrale,

en vertu des conventions en vigueur et la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de la création d'une prise d'eau pour l'alimentation d'une roselière, à Beinheim, au p.k. 336,15 sur la rive gauche.

Le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement et les plans sont annexés à la présente résolution.

Annexe

Réalisation d'une prise d'eau pour l'alimentation d'une roselière, à Beinheim, sur le Rhin supérieur au p.k. 336,15

1. Nature du projet

La commune de Beinheim souhaite aménager une zone d'intérêt écologique de type roselière, qui constituera un espace de diversification de la faune, de la flore et des habitats naturels. Le projet consiste à créer une prise d'eau pour alimenter cette future roselière et optimiser son fonctionnement écologique en y dynamisant la circulation de l'eau. Le débit maximal serait de 8 m³/s en période de hautes eaux.

2. Localisation

L'opération se situe sur la commune de Beinheim, en rive gauche du Rhin à courant libre, un peu plus de 2 km à l'aval du barrage d'Iffezheim.

La roselière à créer se situe dans une gravière, connectée au Rhin à son aval. Le niveau d'eau dans la gravière est ainsi imposé par le Rhin.

L'installation est prévue au p.k. 336,15 du Rhin.

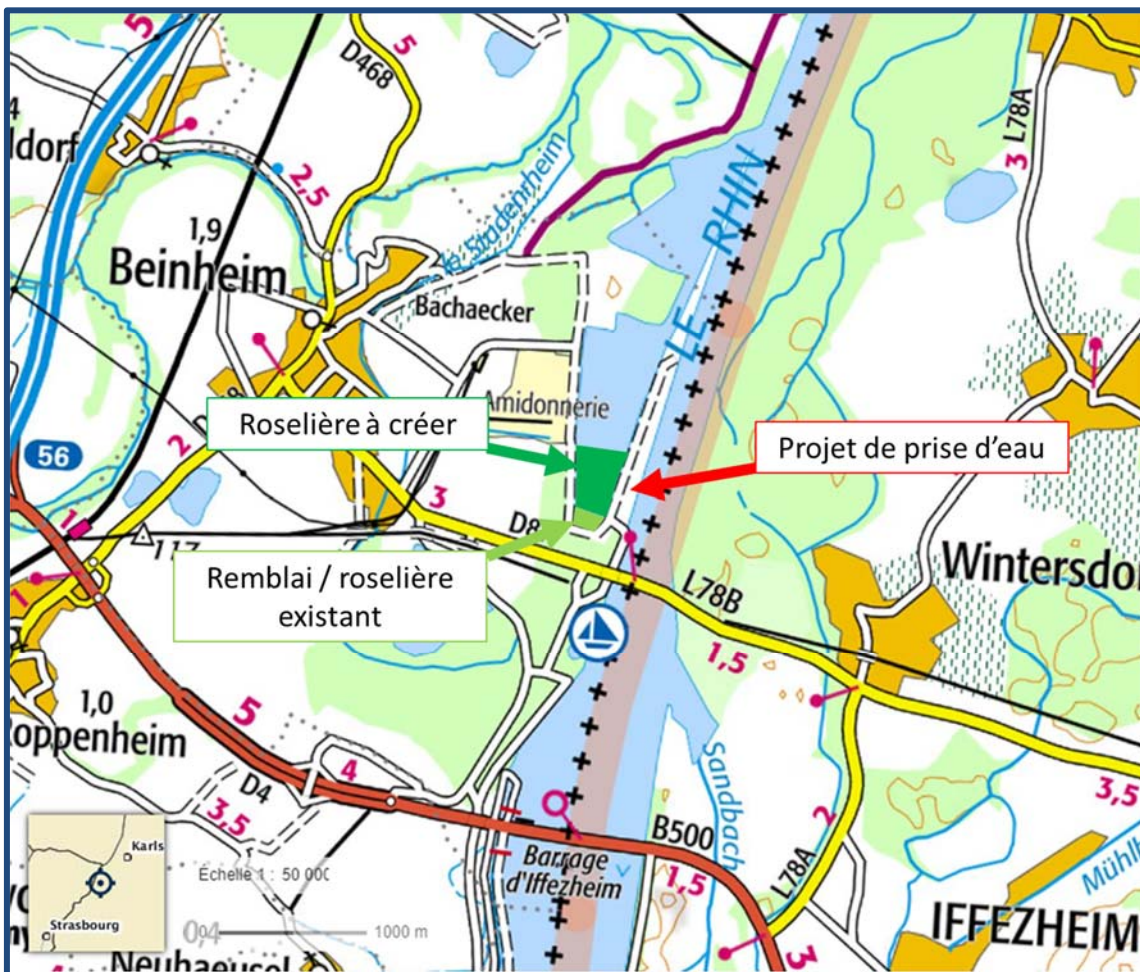


Figure 1 : Localisation générale du projet

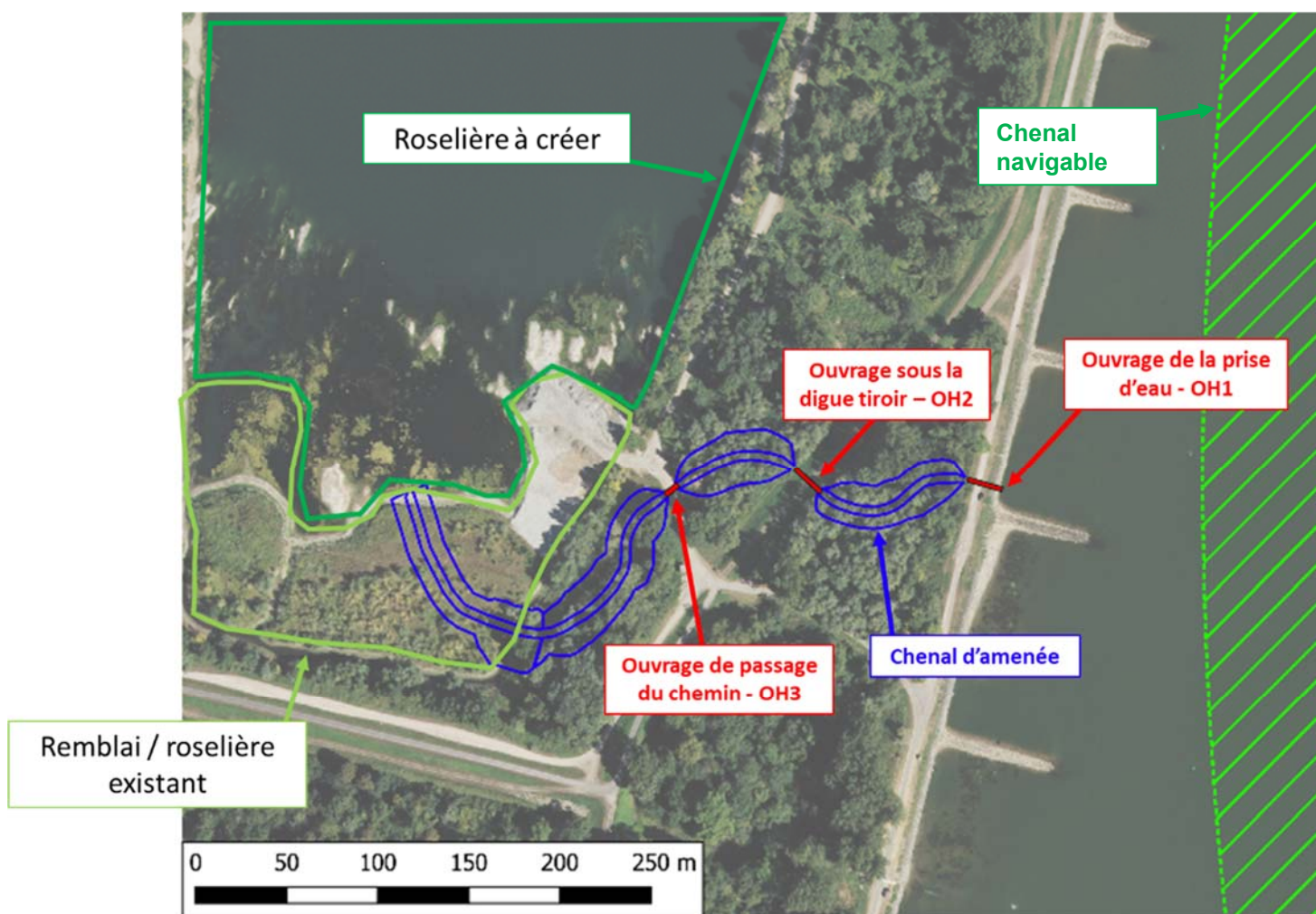


Figure 2 : description et localisation du projet de la prise d'eau

3. Caractéristiques générales et fonctionnement

L'altimétrie de la prise d'eau est définie pour permettre l'alimentation de la roselière dès que le débit du Rhin est supérieur à 445 m³/s.

Le débit maximal pouvant transiter dans la prise d'eau est d'un peu plus de 8 m³/s.

Le tableau suivant récapitule les débits d'alimentation selon débits du Rhin :

Débit du Rhin (m ³ /s)	Débit dans la prise d'eau (m ³ /s)
510	0,33
570	0,75
800	3,4
1 210	7
2 000	8
2 500	8
2 800	8,1

4. Description succincte des travaux fluviaux

Du fait de la proximité du Rhin, de l'affleurement de la nappe ainsi que de la profondeur de l'ouvrage de prise d'eau, le principe général de construction est le suivant :

1. Décapage de surface
2. Battage d'une enceinte étanche en palplanches, qui servira de coffrage perdu
3. Terrassement dans l'enceinte en palplanches et rabattement de nappe par pompage
4. Réalisation des voiles, du dalot, du fond de fouille et des enrochements
5. Recépage de la partie supérieure des palplanches
6. Remblai/compactage et mise en place des enrochements de stabilité
7. Remise en état.

La création de l'ouvrage de prise d'eau dans la berge ne nécessitera pas d'intervention depuis le Rhin. L'ensemble des opérations (grutage, déblais, mise en place des palplanches, etc.) sera réalisé depuis la berge. Il n'y aura pas d'utilisation de barge ou de ponton sur le Rhin.

Aucune phase de travaux ne générera de courant traversier.

Un avis à la batellerie d'information sera édité pour ces phases de travaux.

Les travaux ne nécessiteront pas d'interruption de la navigation et n'occasionneront aucune gêne.

5. Modélisation hydraulique et impacts sur la navigation

Pour s'assurer de l'absence d'impact de la prise d'eau sur le chenal navigable, les écoulements hydrauliques ont été modélisés par le calcul. Les conclusions sont les suivantes :

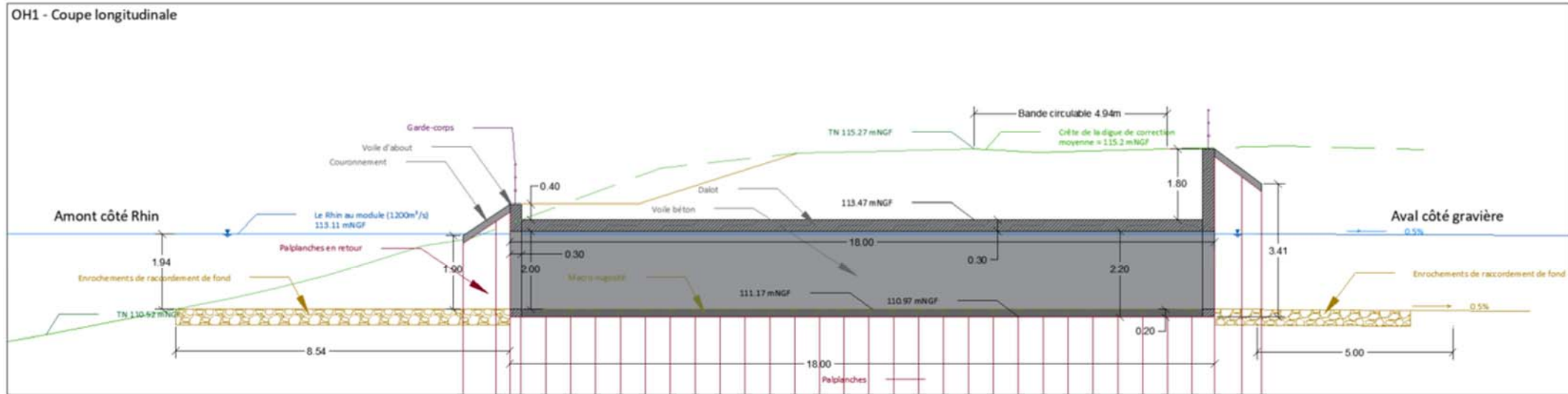
- Un courant local maximal de 0,7 m/s est à respecter au niveau de la prise d'eau ;
- La vitesse du courant est réduite à 0,1 m/s à une distance de 4 m de la prise d'eau.

La prise d'eau est située à une distance d'environ 100 mètres du chenal navigable. Le courant généré par la prise d'eau est donc très inférieur au seuil maximal autorisé de 0,3 m/s prescrit dans les exigences minimales (résolution 2012-I-13) et il n'y a pas de modification des vitesses du courant à craindre dans le chenal navigable.

La modélisation hydraulique démontre également :

- Que l'impact sur la hauteur d'eau du Rhin ne dépasse pas 1 cm à proximité immédiate de l'entrée de la prise d'eau (effet d'entonnement) et n'est pas décelable à plus de 3 mètres de la prise d'eau,
- Qu'aucune perturbation ne sera observée au droit de la restitution de la gravière, environ 3 km en aval de la prise d'eau, tant en terme de courant transversal que de hauteur d'eau.

Vue en coupe de l'ouvrage de prise d'eau :



PROTOCOLE 14

Création d'une passe à poissons sur l'aménagement hydroélectrique de Rhinau au p.k. 256,700

Résolution

La Commission Centrale,

en vertu des conventions en vigueur et la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de la création d'une passe à poissons sur l'aménagement hydroélectrique de Rhinau au p.k. 256,700 sur la rive gauche.

Le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement et les plans sont annexés à la présente résolution.

Annexe

Annexe au protocole 14

Création d'une passe à poissons sur l'aménagement hydroélectrique de Rhinau au p.k. 256,700

Résumé

Dans le cadre d'un financement par le Plan France Relance et du plan de relance européen Next Generation EU, EDF Hydro Est, concessionnaire de l'aménagement hydroélectrique de Rhinau, prévoit de réaliser une passe à poissons au niveau de l'usine de Rhinau.

Ce nouveau projet remplace le projet approuvé par la CCNR en 2017 (résolution 2017-I-21) dont la conception a évolué. Une fois entrés dans la passe à poissons, les poissons sont conduits à l'amont de l'aménagement de Rhinau et ne sont plus stockés pour être déplacés par bateau. Il n'est donc plus nécessaire de créer une zone de garage pour le bateau destiné à transporter les poissons vers l'amont et il n'est également plus besoin de réaliser une prise d'eau de pompage sur la berge du garage aval de l'écluse.

Ceci étant, ce nouveau projet comporte la réalisation d'un ouvrage de restitution des eaux, servant à transporter les déchets de dégrillages en rive gauche du garage aval des écluses de Rhinau.

1. Type d'ouvrage

Le projet consiste à réaliser un ouvrage de génie-civil (palplanches, terrassement, béton) pour l'exutoire des eaux servant à transporter les déchets de dégrillage.

2. Localité / ville la plus proche

L'opération se situe sur la commune de Diebolsheim, en rive gauche du garage aval des écluses de Rhinau.

L'ensemble de l'opération se situe dans le domaine concédé de la concession hydroélectrique EDF de Rhinau.

3. P.k. du Rhin

L'installation est prévue au p.k. 256,700 du Rhin.

A. Description générale

4. Largeur des eaux navigables : 116 m pour un niveau de 160 m NN

5. Largeur du chenal navigable : 100 m

6. Caractéristiques générales et fonctionnement :

Les travaux consistent à mettre en œuvre des buses sous le niveau de l'eau, pour la restitution des eaux de dégrillage. Ces buses seront situées à 4,7 mètres du bord du chenal navigable. Le courant généré par la restitution des eaux se déviara vers une zone spécialement aménagée (cf plan) et ne sera plus perceptible dans le chenal navigable.

Les volumes d'eau restitués sont faibles et n'auront aucun impact sur le niveau d'eau du Rhin dans le bief de Gerstheim.

Cet ouvrage ne sera utilisé que ponctuellement, lors des phases où les eaux de dégrillage de l'usine hydroélectrique, doivent être filtrées soit au maximum quelques heures par semaine.

7. Emplacement par rapport au chenal navigable et aux eaux navigables :

Aucun ouvrage ne sera intrusif dans le chenal navigable, l'ouvrage se situera à 4,7 mètres du chenal navigable.

8. Distance de l'ouvrage le plus proche (vers l'amont / l'aval) :

L'ouvrage de restitution de l'eau servant à faire transiter les déchets de dégrillage restituera cette eau à 240 mètres à l'aval des écluses, en rive gauche du garage aval des écluses.

B. Gabarit de la voie d'eau dans la zone de l'ouvrage au plus haut niveau d'eau théorique

9. Forme de l'ouvrage transversal surplombant le chenal navigable (rectiligne, arquée) :

Aucun surplomb du chenal navigable

10. Point le plus bas de la superstructure dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique) :

Sans objet (156,50 m NN, en dehors du chenal navigable)

11. Point le plus haut de la superstructure dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique) :

Sans objet (159 m NN, en dehors du chenal navigable)

12. PHEN (m, système de référence altimétrique) : 161,15 m NN

13. Hauteur de la passe navigable en période de [PHEN] :

Radier du garage aval à 154,00 m NN (donnée bathymétrie de 2016) donc 7,15 m

14. Largeur de la passe navigable en période de [PHEN] avec une hauteur de 9,10 m / 7,00 m :

La largeur de chenal navigable, de 100 m, n'est pas diminuée par l'ouvrage de restitution des eaux (définitif et en phase de réalisation).

C. Prise en compte de la navigation au radar

15. Appréciation par des experts / autorités / instituts :

Ouvrage de génie-civil en béton armé, sans partie métallique aérienne : pas de perturbations attendues des échos radar.

16. Mesures prises pour éviter les perturbations par des faux échos : Sans objet

17. Forme de construction prévue de l'ouvrage : Sans objet

18. Matériel de construction prévu :

Batardeau recépé en palplanches, à la hauteur des dalles existantes, réalisé depuis la berge. Béton immergé pour le radier de l'ouvrage et de ses voiles latéraux.

D. Informations relatives au déroulement des travaux

19. Méthode de réalisation du chantier :

Les travaux seront réalisés depuis la berge. Les phases de chantier sont les suivantes :

- découpe des dalles pour la mise en place du rideau de palplanches,
- réalisation d'un rideau de palplanches, situé à 4 mètres du chenal navigable, permettant de délimiter l'ouvrage de restitution des eaux et de réaliser les terrassements, puis les bétons immergés du radier.
- recépage des palplanches à l'altimétrie des dalles existantes, une fois l'ouvrage terminé.
- Aucune des phases de chantier n'empiète sur le chenal navigable.

20. Période de réalisation :

La période de réalisation est prévue de septembre 2022 à janvier 2023.

21. Restriction de la navigation et durée de la restriction :

Aucune restriction de la navigation ne sera nécessaire pendant les travaux.

Un avis à la batellerie d'information couvrant la durée du chantier sera émis.

22. Durée des interruptions de la navigation prévues (totales / partielles) :

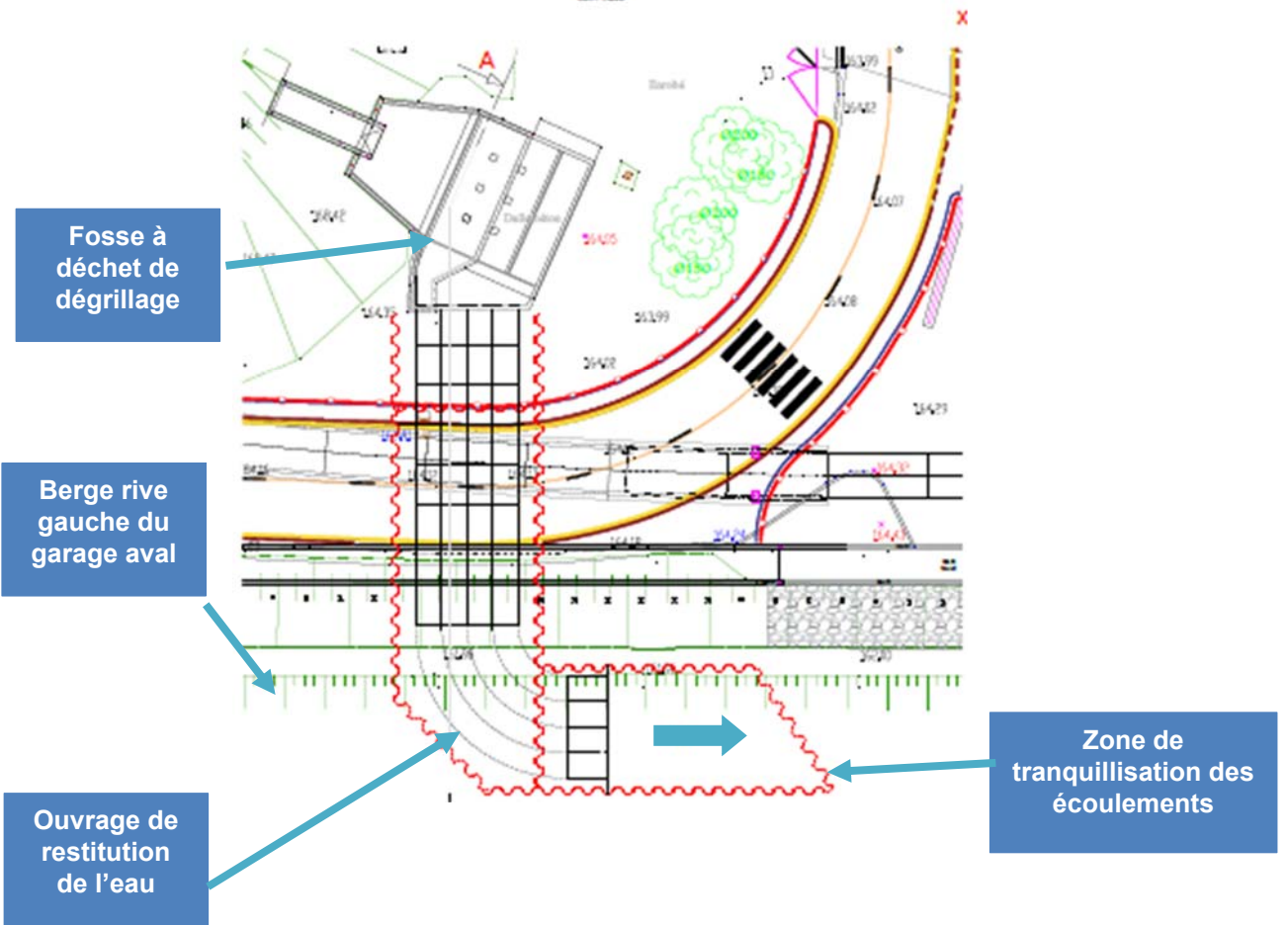
Aucune interruption à prévoir.

E. Plan de masse



PLAN DE MASSE

ech : 1/2000



PROTOCOLE 15

Démolition du pont dit « Merwedebrücke » au p.k. 956,680

Résolution

La Commission Centrale

constate que la démolition du pont dit « Merwedebrücke » situé à Gorinchem, p.k. 956,680, ne soulève pas d'objection du point de vue de la navigation si les conditions et restrictions figurant dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement sont respectées.

Le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement et les plans sont annexés à la présente résolution.

Annexe

Annexe au protocole 15

Liste de contrôle pour la construction et l'entretien de ponts sur le Rhin

1. Type de pont

L'ouvrage est un pont dont la travée principale enjambant les eaux navigables est conçue comme un pont en arc en acier dont une pile se trouve dans le chenal navigable. Le schéma joint représente le pont en arc en acier existant.

2. Localité / ville la plus proche

Gorinchem

3. P.k. du Rhin

956,68

4. Nature des travaux

Pour pouvoir procéder à la construction de l'une des deux nouvelles liaisons entre les berges, le pont existant doit être supprimé. Le deuxième nouveau pont sera situé au même emplacement que le pont existant actuellement.

Lors de la session d'automne de 2017 (2017-II-23), la CCNR a pris connaissance du projet et approuvé la construction de deux nouveaux ponts sur le Merwede, près de Gorinchem (p.k. 956,680). Après la construction et la mise en service du premier des deux nouveaux ponts, le pont actuel devra être démoli afin de libérer de l'espace pour pouvoir construire la seconde liaison entre les berges

Vu que cette liste de contrôle est concentrée sur la démolition du pont existant. Certaines de ses parties sont considérées comme étant sans objet (s.o.). Le cas échéant, elles sont à chaque fois signalées par la mention « s.o. ».

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables (à l'extérieur de la zone de l'ouvrage)

La largeur des eaux navigables à l'extérieur de la zone de l'ouvrage est d'environ 380 m. C'est la largeur entre l'extrémité des épis au sud et la berge au nord, perpendiculaire à l'axe du fleuve (largeur normalisée).

6. Largeur du chenal navigable (à l'extérieur de la zone de l'ouvrage)

La largeur normalisée à cet emplacement est d'environ 250 m.

7. Nombre de piles dans les eaux navigables

Trois piles se trouvent dans les eaux navigables. Une pile du côté nord, pour la partie mobile du pont. Une pile au milieu du chenal navigable, pour les deux travées principales. Une pile du côté sud, en dehors du chenal navigable, pour la travée principale.

8. Nombre des piles dans le chenal navigable

Une pile se trouve dans le chenal navigable.

9. Nombre de passes navigables ouvertes à la navigation

Le pont actuel comprend deux passes navigables de 150 mètres de large chacune. En outre, une passe navigable de 30 mètres de large se trouve sous la partie mobile du pont.

10. Largeur de la superstructure du pont

La largeur de la superstructure actuelle est de 26 mètres.

11. Distance des ponts les plus proches (vers l'amont/l'aval)

Vers l'amont : Le pont Martinus Nijhoff du A2 enjambant le Waal à proximité de Zaltbommel à 22,96 km.

Vers l'aval : Au moment de la démolition du pont actuel, la première nouvelle liaison entre les berges se trouvera à 14,50 m à l'ouest du pont à démolir.

B. Gabarit de la voie d'eau dans la zone de l'ouvrage au plus haut niveau d'eau théorique

12. Forme de la superstructure (rectiligne/arquée)

s.o.

13. Point le plus bas de la superstructure dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)

s.o.

14. Point le plus haut de la superstructure dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)

s.o.

15. MHW (m, système de référence altimétrique)

Les plus hautes eaux navigables (MHW) à l'emplacement sont de 4,40 m + NAP.

16. Hauteur de la passe navigable en période de MHW

s.o.

17. Largeur de la passe navigable en période de MHW avec une hauteur de 9,10 m

s.o.

C. Prise en compte de la navigation au radar

18. Appréciation par des experts / autorités / instituts

s.o.

19. Mesures prises pour éviter les perturbations par de faux échos

s.o.

20. Configuration prévue du pont

s.o.

21. Matériel de construction prévu

s.o.

D. Informations relatives au déroulement des travaux

22. Type de montage du pont

La méthode dépend de la conception ultérieure du plan de démolition. La méthode la plus probable consiste à soulever séparément l'une de l'autre les deux travées et à les transporter au moyen de pontons.

23. Période de réalisation

Les travaux de démolition auront lieu entre 2025 et 2029.

24. Restriction du gabarit de l'espace libre et durée de la restriction

Les travaux préparatoires sont susceptibles d'entraver (de manière limitée) la navigation. Pendant cette période, deux passes navigables seront à chaque fois ouvertes à la navigation, chacune ayant une largeur minimale de 74,20 mètres, et des mesures appropriées seront prises pour permettre au trafic fluvial de passer sans encombre et en toute sécurité. Toute entrave potentielle sera communiquée à temps et, si nécessaire, l'entrepreneur mettra en place, en concertation avec les administrateurs de la voie navigable, un dispositif de gestion locale du trafic.

Lors du levage et du transport d'une travée, le passage en toute sécurité du trafic fluvial ne pourra être assuré. La voie navigable sera fermée à toute circulation pendant ces opérations. Un dispositif de gestion locale du trafic sera mis en place.

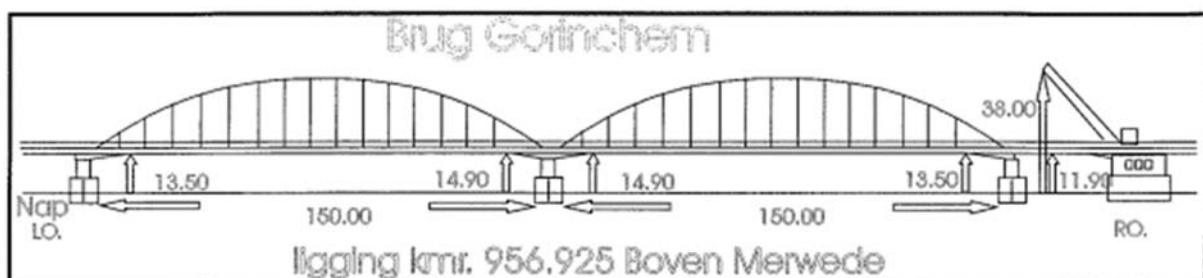
25. Durée des interruptions de la navigation prévues

Pour le retrait de l'ensemble du pont, une interruption de 24 heures en tout est considérée comme nécessaire.

La durée de cette interruption peut être étalée sur plusieurs périodes, auquel cas une interruption totale est à prévoir pour le retrait des deux parties de l'arc. Par exemple, il pourra être opté pour une fenêtre temporelle de 12 heures d'interruption pour chaque partie de l'arc.

E. Plans

26. Plan de situation



Pont existant (à démolir)



Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Situation future

27. Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage

S.O.

PROTOCOLE 16

Évolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval Mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2021 (2021-I-20)

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

- 1974-I-35 fixant un niveau d'eau minimum de 2,80 m à l'EE sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim,
- 1982-I-35 relative à l'aménagement du Rhin entre Beinheim/Iffezheim et Lauterbourg/Neuburgweier à une profondeur du chenal de 2,10 m sous l'EE,
- 1984-I-29 par laquelle elle a pris connaissance de la Convention modifiant et complétant la Convention additionnelle du 16 juillet 1975 à la Convention du 4 juillet 1969 entre la République Française et la République fédérale d'Allemagne au sujet de l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier, et par là même des critères employés pour l'appréciation de la situation du plan d'eau en aval de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur mentionné,

prend acte des informations communiquées par le Président de son Comité Infrastructure et Environnement et notamment des faits suivants :

- Le mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim était au moins de 2,80 m à l'EE. Le critère fixé par la résolution 1974-I-35 a été respecté.
- Une profondeur de chenal de 2,10 m à l'EE a été mise à disposition en aval de l'écluse d'Iffezheim. Le critère fixé par la résolution 1984-I-29 a été respecté.

Annexe

Vérification de la hauteur d'eau fixée par la Convention pour Iffezheim, en vue de la présentation à la CCNR, année 2021

Sur le plan hydrologique, l'année 2021 a été marquée par deux événements. Fin janvier/début février est intervenue une période de hautes eaux avec deux crêtes inhabituellement longues (1^{ère} crête le 30.01.2021 : Hauteur d'eau = 566 cm, Q = 3800 m³/s ; 2^{ème} crête le 04.02.2021 : hauteur d'eau = 542 cm, Q = 3670 m³/s) avec des débits de l'ordre de 3800 m³/s. Cet événement a été provoqué par des températures exceptionnellement élevées qui ont entraîné une fonte prématurée des masses de neige tombées auparavant, notamment dans la Forêt-Noire, conjuguée à des précipitations abondantes. Au cours des trois mois suivants, les hauteurs d'eau se sont établies dans la fourchette des moyennes eaux, tandis que des hauteurs d'eau de 0,5 à 1,5 m au-dessus des moyennes eaux ont été atteintes en mai et juin.

Mi-juillet est intervenue une autre période de hautes eaux avec un débit de crête de 3920 m³/s le 17 juillet 2021. Au cours des mois suivants, les hauteurs d'eau ont baissé de manière continue jusqu'à atteindre approximativement la fourchette de la moyenne des basses eaux, dans laquelle elles se sont maintenues de septembre à début décembre avec des hauteurs d'eau de 125 cm. À la mi-décembre, des hauteurs d'eau supérieures aux moyennes eaux ont à nouveau été atteintes pendant une courte période (05.12.2021, hauteur d'eau = 329 cm, débit = 1640 m³/s). Pendant le reste de l'année, les hauteurs d'eau sont retombées dans la fourchette de la moyenne des basses eaux et sont finalement remontées à près de 430 cm / 2340 m³/s vers la fin de l'année. Aucune période de basses eaux prononcée n'a été observée. Au cours des mois d'octobre/novembre, les hauteurs d'eau sont passées temporairement en dessous du niveau contractuel de 111,058 m au-dessus du niveau de la mer (HS170), ce qui correspond à une hauteur d'eau de 104 cm au-dessus du niveau de la mer à l'échelle d'Iffezheim.

Ci-après, quelques données statistiques pour l'échelle d'Iffezheim au cours de l'année 2021 :

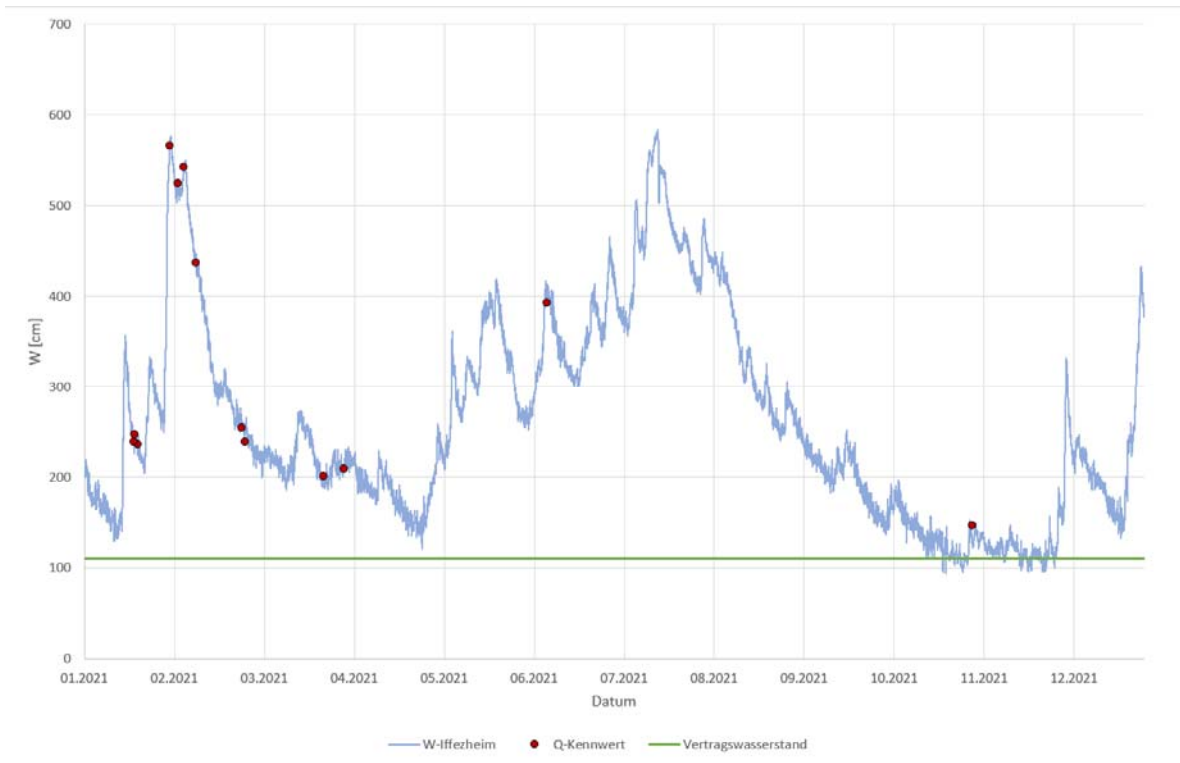
NNW_{KJ2021} = 94 cm le 24.10.2021 (plus bas niveau d'eau momentané mesuré)

NNW_{KJ2021} = 101 cm le 30.10.2021 (plus bas niveau d'eau momentané mesuré)

MW_{KJ2021} = 263 cm (à titre comparatif MW 2012/2021 (KJ) 246 = cm)

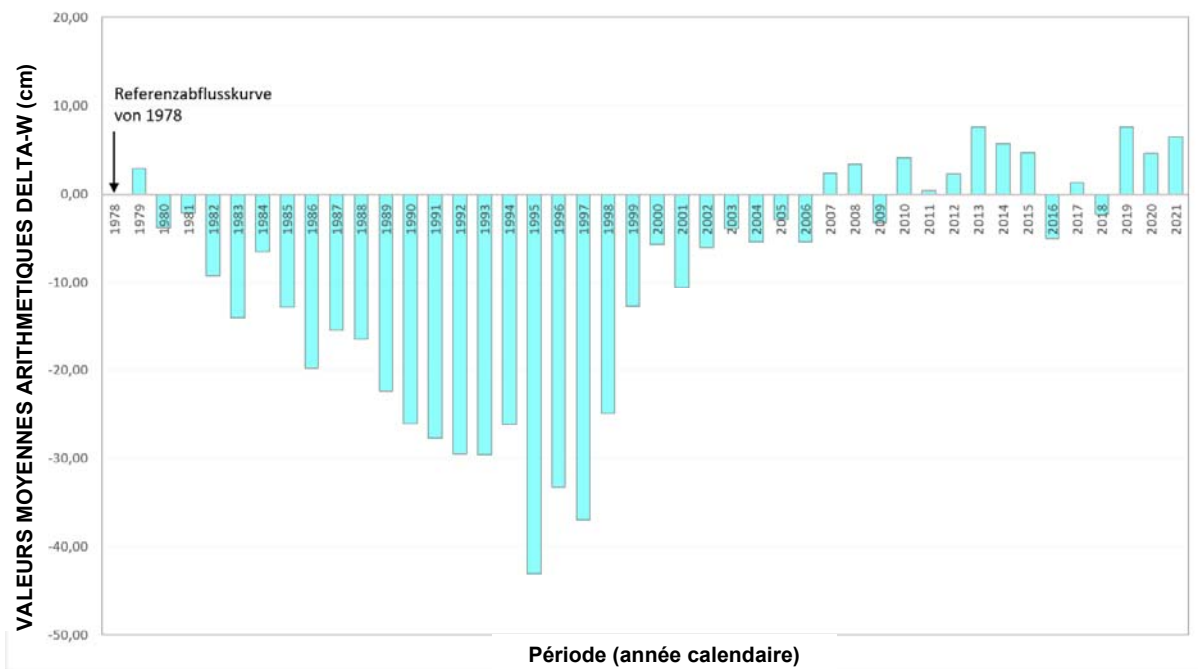
HHW_{KJ2021} = 583 cm le 17.07.2021 (plus haut niveau d'eau momentané mesuré)

En 2021 le débit a atteint environ 41,9 milliards de m³, pour une moyenne de 37,9 milliards de m³ sur les 10 dernières années (2012/2021).



13 mesures de débit ont été effectués à l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,2) en 2021 Sept relevés ont révélé des débits inférieurs à $1200 \text{ m}^3/\text{s}$. Les 13 relevés étaient compris entre 728 et $3847 \text{ m}^3/\text{s}$. Les mesures ont été effectués entre le 18.01 et le 02.11.2021.

Moyennes arithmétiques annuelles des valeurs Delta-W ($W_{\text{gem}} - W_{\text{ber}}$) rapportées à la courbe de débit à l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,200) de 1978, prise en compte sur la durée uniquement pour les valeurs $< MQ$ ($MQ \sim 1200 \text{ m}^3/\text{s}$)



Tous les mesures de débit $< 1200 \text{ m}^3/\text{s}$ ($< \text{env. } 250 \text{ cm}$ à l'échelle) ont été effectués en janvier, février, mars et novembre. La moyenne arithmétique des valeurs Delta-W ($W_{\text{gem}} - W_{\text{ber}}$) rapportées à la courbe de débit à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 1978 (courbe de débit de référence) est de **+6,43 cm** pour l'année 2021.

PROTOCOLE 17

Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2021-I-21)

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

- 2016-II-17, relative à la Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, par laquelle a été convenu que sera adoptée une résolution annuelle relative au relevé d'acte de la CCNR concernant des mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin,
- 2012-I-13, relative aux Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin, par laquelle a été convenu que le chenal navigable doit être exempt de tout obstacle susceptible d'affecter la sécurité et le bon ordre de la navigation,

prend acte, après information par le Président de son Comité de l'infrastructure et de l'environnement, des mesures d'aménagement prévues pour améliorer les conditions de navigation,

se félicite de la poursuite de mesures visant à améliorer les conditions de navigation,

constate que les mesures

- visent à améliorer le bon ordre et la sécurité ainsi que le développement durable de la navigation intérieure,
- n'affecteront pas notablement la navigation au cours de leur mise en œuvre.

Annexe

Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin allemand en 2021 - 2022

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Alimentation en débit solide Iffezheim	336,00 – 338,00	Réalisation en cours Alimentation en débit solide / gravier en fonction du débit du Rhin. Le volume déversé en 2021 était de 155 700 m³. Le volume qui sera déversé en 2022 est estimé à 185 000 m³.	Aucune
2	Stabilisation du fond en aval d'Iffezheim	336,00 – 352,00	Réalisation en cours Objectif : empêcher la poursuite de l'érosion du fond, stabilisation du fond. Au cours de l'année 2021 ont été déversés 1 850 m³ de matériaux de comblement dans le secteur compris entre le p.k. 336,15 et le p.k. 352,07. Il est prévu de déverser durant l'année 2022 environ 5 000 m³ de matériaux pour la stabilisation du fond.	Aucune
3	Construction d'une aire de stationnement à Mannheim	430,07 – 430,63	Début : mai 2020 Fin : février 2021 Aire de stationnement avec ducs d'Albe et emplacement pour la dépose d'automobiles	Évitement de l'effet de succion et des remous
4	Extension de l'aire de stationnement de Mannheim	428,93 – 429,42	Début : janvier 2022 Fin : juin 2022 Aire de stationnement avec ducs d'Albe	Évitement de l'effet de succion et des remous
5	Essai de dragage dans la roche	551,50 – 553,00 et 541,00 – 542,00	Réalisation : mai/juin 2022	Aucune
6	Mesure de remplacement Stabilisation du fond à Bockum-Krefeld	757,70 – 763,60	Phase de planification ; Début des travaux en mai 2022	Avertisseurs, Prudence dans la zone du chantier
7	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur moyen » Étape 5	753,00 – 759,70 et 759,70 – 763,50	Réalisation de travaux à partir de mars 2022	Aucune
8	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur bas » Étape 3	808,00 – 858,00	Phase d'attribution du marché ; Début des travaux à l'été 2022	Aucune

PROTOCOLE 18

Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, de décisions des comités et groupes de travail, et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire

Résolution

La Commission Centrale prend acte

- de la mise et de la remise en vigueur dans les États membres de prescriptions et de prescriptions de caractère temporaire annexées à la présente résolution,
- de décisions de ses comités et groupes de travail mandatés par des résolutions annexées à la présente résolution et
- de la non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire.

Annexes

Annexes au protocole 18

1. Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) :

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions de caractère temporaire
 Acte de remise en vigueur de prescriptions de caractère temporaire
 Etat des lieux des actes de mise en vigueur et des actes de remise en vigueur restant à réaliser par les Etats membres

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Amendements définitifs au RPNR	M	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2017-I-11	Amendements définitifs au RPNR - Définitions (article 1.01), AIS Intérieur et ECDIS Intérieur (Art. 4.07), obligation d'annonce (art. 12.01) et liste des catégories de bâtiments et de convois (sommaire, annexe 12)	M	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017
2017-I-12	Amendements définitifs au RPNR - Documents de bord et autres papiers (Article 1.10) et radiotéléphonie (Art. 4.05)	M	1.6.2018	1.5.2018	19.9.2019		5.12.2017
2019-I-11	Amendement définitif au RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2019/1)	M	1.1.2020	8.11.2019	21.12.2020		16.8.2019
2019-II-16	Amendements définitifs du RPNR (Sommaire, articles 1.10, 1.10bis, 1.11, annexe 13 et du RVBR (Article 2.13, chiffre 1) visant à l'actualisation de la liste des documents de bord	M	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-17	Amendements définitifs au RPNR visant à l'harmonisation de la terminologie relative aux termes « chenal navigable, eaux navigables et voie d'eau »	M	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-18	Approbation d'une modification du RPNR suivant la procédure écrite - Amendement définitif au RPNR (Article 1.11)	M	1.12.2019	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2020-I-12	Amendements définitifs au RPNR - Obligation d'annonce (Articles 1.10bis, chiffre 1, 2.01, chiffre 1, lettre c) et chiffre 3, 2.05, chiffre 1, 12.01)	M	1.12.2021	1.12.2021			1.12.2021
2020-I-13	Amendements définitifs au RPNR - Réduction des cas de noyade (Articles 1.08, 7.01)	M	1.12.2020	15.9.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-I-14	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis du RPNR (Article 4.07)	R	1.12.2020	26.8.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-II-19	Amendements définitifs du RPNR - Notification d'accidents (Articles 1.16 et 1.17)	M	1.12.2021	1.12.2021			1.12.2021

*) M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2020-II-22	Amendement définitif du RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2021/1)	M	1.1.2022	1.1.2022			1.1.2022
2021-I-10	Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à autoriser la présence à bord de certificats et autres documents de bord sous forme électronique (Article 1.10 et annexe 13)	M	1.6.2022	16.2.2022			1.7.2022
2021-I-11	Amendements définitifs pour la mise en cohérence du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et renvoi à la première édition du Standard européen pour les services d'information fluviale ES-RIS 2021/1 (Articles 1.01, 4.07, 12.01 et annexe 11)	M	25.4.2022	16.2.2022			1.7.2022
2021-I-12	Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) par une prescription de caractère temporaire - nouvelle édition des Exigences minimales concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments (Article 4.07, chiffre 3)	M	25.4.2022	1.3.2022			1.7.2022
2021-II-14	Amendement définitif du RPNR – Fixation du taux limite d'alcoolémie applicable à l'intégralité de l'équipage minimum en service (Article 1.03, chiffre 4, du RPNR)	M	1.12.2022				1.12.2022
2021-II-15	Amendements définitifs du RPNR visant à la mise en cohérence de l'article 3.02 relatif aux feux	M	1.12.2022				1.12.2022
2021-II-16	Approbation d'une modification du RPNR suivant la procédure écrite (Annexe 13, chiffre 6.5)	M	1.6.2022				1.7.2022
2021-II-17	Approbation d'une modification du RPNR suivant la procédure écrite (Article 4.07, chiffre 5)	M	25.4.2022	16.2.2022			1.7.2022

2. Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) :

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions de caractère temporaire

Acte de remise en vigueur de prescriptions de caractère temporaire

Etat des lieux des actes de mise en vigueur et des actes de remise en vigueur restant à réaliser par les Etats membres

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-20	Amendement définitif au RVBR Adaptation du RVBR pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2017/1)	M	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Amendements définitifs au RVBR, article 1.06	M	1.12.2019	6.6.2019		19.08.2020	1.12.2019	28.2.2019
2019-I-11	Amendement définitif au RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2019/1)	M	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Amendement définitif du RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2021/1)	M	1.1.2022					1.1.2022

*) M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

3. Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) :

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions de caractère temporaire

Acte de remise en vigueur de prescriptions de caractère temporaire

Etat des lieux des actes de mise en vigueur et des actes de remise en vigueur restant à réaliser par les Etats membres

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat de d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar autrichiens	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Reconnaissance du certificat de conduite bulgare	M	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Amendements définitifs au RPN - Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Amendements définitifs au RPN (article 6.02)	M	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Modification de l'article 3.02 chiffre 3 lettre a du RPN	M	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Amendement du RPN par une modification définitive	M	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Amendements relatifs au RPN - Modification des modèles des patentes du Rhin et de divers certificats de conduite et d'aptitude à la conduite au radar (Annexes D1, D5, D6 et A5 du RPN)	M	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Possibilité d'une reconnaissance des livres de bord d'États tiers - Amendement de l'article 3.13 et à l'annexe A1 du RPN et incorporation d'une annexe A 1a	M	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Reconnaissance de formations professionnelles de matelot non rhénanes / Obtention de la qualification de « maître-matelot » Amendement de l'article 3.02, chiffre 5, lettre a) du RPN	M	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Publication électronique des autorités de délivrance – Modification des annexes A5, D5 et D6 du RPN	M	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Amendements au RPN– Modification aux Pays-Bas du modèle de la patente du Rhin (Annexe D1 au RPN)	M	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
2016-II-9	Amendement au RPN - Adaptation des prescriptions relatives aux équipages, articles 3.01, 3.02, chiffre 4 à 8, 3.15, chiffre 3, 3.16, chiffres 1, 3 et 4 (nouveau), 3.17, chiffres 1 à 3, chiffres 6 à 9 (nouveau) et 10 (nouveau), 3.18, chiffre 2, 7.01, chiffre 4, 7.02 chiffre 4, 7.06 chiffre 1 ainsi que l'annexe A1	M	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Reconnaissance de la validité sur le Rhin des certificats de conduite nationaux de certains États membres	M	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)

*) M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

**) Sans objet

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-15	Amendements définitifs au RPN Adaptation des articles 1.01, chiffres 37 et 40, 3.13, chiffre 1, 3.14, chiffre 1, 3.14, chiffre 1.1, lettres j) et m), 3.14, chiffre 2, 3.17, chiffre 2, note n° 2, 3.18, chiffre 3, 3.19, chiffre 3, 5.06, 5.10, chiffre 1, lettre a), annexe A1, chiffre 1, annexe D7, chiffre 1.3, annexe D8, chiffre 2.7 ainsi que l'annexe E2, chiffre 1.1	M	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Amendements définitifs au RPN, article 1.02	M	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Amendement au RPN - Adaptation des prescriptions relatives au temps de repos à bord, articles 3.11, chiffres 4 (nouveau) à 6, 3.12, chiffres 5, 7	M	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Amendement définitif au RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2019/1)	M	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Amendement définitif du RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2021/1)	M	1.1.2022	1.1.2022				1.1.2022

4.1 Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle (Résolution 2016-I-6)

D5 Certificats de conduite reconnus équivalents

II. Certificats d'Etats non-membres

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
HU	Certificat de conduite de classe A	<ul style="list-style-type: none"> - doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation. 	<p>Depuis le 1^{er} avril 2021 : KAV Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont Cím: 1033 Budapest, Polgár utca 8-10. Hongrie</p> <p>Tel.: +36-1-814-1807 E-mail: hajozas@kavk.hu https://vizsgakozpont.hu/hajozas</p> <p>Jusqu'au 31 mars 2021 : Nemzeti Közlekedési Hatóság / Autorité Nationale de Transport Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direction de Stratégique et Méthdologique Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Département de la Navigation et l'Aviation Civile</p> <p>Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102</p> <p>Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62 Hongrie</p> <p>Tel. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 E-mail : hajozaslegikozlekedesfoosmi@nkh.gov.hu</p>	<p>Modèle délivré à partir du 1^{er} avril 2021</p> <p>Modèle délivré jusqu'au 31 mars 2021</p>
HU	Certificat de conduite de classe B	<ul style="list-style-type: none"> - doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation. 	<p>Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102</p> <p>Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62 Hongrie</p> <p>Tel. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 E-mail : hajozaslegikozlekedesfoosmi@nkh.gov.hu</p>	<p>Modèle délivré à partir du 1^{er} avril 2021</p> <p>Modèle délivré jusqu'au 31 mars 2021</p>

Modèles des certificats de conduite hongrois de classe A et de classe B

Certificat de conduite de classe A
(délivré depuis le 1^{er} avril 2021)

(Recto)



(Verso)



Certificat de conduite de classe B
(délivré depuis le 1^{er} avril 2021)

(Recto)

MAGYARORSZÁG / UNGARN / HONGRIE
BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY
SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT
CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE

B

1. MINTA
2. ZOLTÁN
3. 1908.06.10. KUNHEGYES
4. 2021.10.13.
5. 010019HB
6. (Photo)
7. (Signature)
8. B
9. R
10. 2036.10.13.
11.
12. KAV NONPROFIT KFT./KAV NONPROFIT GMBH.KAV S.Á.R.L. À BUT NON LUCRATIF

(Verso)

HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA
SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVERKEHR
CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE
POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES

1. A tulajdonos családi neve / Name des Inhabers / Nom du titulaire
2. Utóneve(i) / Vorname(n) / Prénoms(s)
3. Születési idő és hely / Geburtsdatum und -ort / Date et lieu de naissance
4. A bizonyítvány kiállításának kelte / Ausstellungsdatum des Patents / Date de délivrance du certificat
5. Kiállítás sorszáma / Ausstellungsnummer / Numéro de délivrance
6. A tulajdonos fényképe / Lichtbild des Inhabers / Photographie du titulaire
7. A tulajdonos aláírása / Unterschrift des Inhabers / Signature du titulaire
8. B - Minden víziút a tengeri szakaszok és a Rajna kivételével /
B - Alle Wasserstraßen außer Seeschiffahrtsstraßen am Rhein /
B - Toutes les voies d'eau sauf maritimes et Rhin
9. R. (Radar) A hajó kategóriája és terhelőessége (tonna, kW, utasszám) / Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste) / Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)

BB-000000

10. Érvényesség ideje / Verfalldatum / Date d'expiration
11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) / Vermerk(e), Einschränkung(en) / Mention(s), Restriction(s)
12. Kiállító szervezet / Ausstellende Organisation / Organisation de délivrance

20217-0146 - Pénzjeggyomvá Zrt

Certificat de conduite de classe A

(délivré jusqu'au 31 mars 2021)

(85 mm × 54 mm - Fond bleu clair)

(Les caractéristiques physiques de la carte doivent être conformes aux normes ISO 7810.)

BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY
SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT /
CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE
NAVIGATION INTÉRIEURE

A

1.

2.

3.

4.

7.

8.

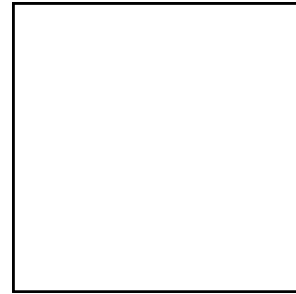
9.

10.

11.

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG
REPUBLIK UNGARN /
RÉPUBLIQUE HONGROISE

6.



5.

HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA
SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER
CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE
POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES

- | | |
|---|--|
| 1. A tulajdonos családi neve
Name des Inhabers/Nom du titulaire | 8. A – Minden víziút a Rajna kivételével
A – Alle Wasserstraßen außer dem Rhein/
A – Toutes les voies d'eau sauf le Rhin |
| 2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s) | 9. R. (Radar) |
| 3. Születési idő és hely
Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance | A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám)
Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt
(Tonnen, kW, Fahrgäste)/
Catégorie et capacité de bateau exclusive
(tonnes, kW, passagers) |
| 4. A bizonyítvány kiállításának kelte
Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat | 10. Érvényesség ideje
Verfalldatum/Date d'expiration |
| 5. Kiállítás sorszáma
Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance | 11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok)
Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s) |
| 6. A tulajdonos fényképe
Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire | |
| 7. A tulajdonos aláírása
Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire | |

Card Manufacturer - Batch number

Certificat de conduite de classe B

(délivré jusqu'au 31 mars 2021)

(85 mm × 54 mm - Fond bleu clair)

(Les caractéristiques physiques de la carte doivent être conformes aux normes ISO 7810.)

BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY
SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT /
CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE
NAVIGATION INTÉRIEURE

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG
REPUBLIK UNGARN /
RÉPUBLIQUE HONGROISE

B

1.

2.

3.

4.

7.

8.

9.

10.

11.

6.

5.

HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA
SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER
CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE
POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES

1. A tulajdonos családi neve
Name des Inhabers/Nom du titulaire
2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)
3. Születési idő és hely
Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance
4. A bizonyítvány kiállításának kelte
Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat
5. Kiállítás sorszáma
Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance
6. A tulajdonos fényképe
Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire
7. A tulajdonos aláírása
Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire
8. B – Minden víziút a tengeri szakaszok és a Rajna kivételével
B – Alle Wasserstraßen außer Seeschiffahrtsstraßen dem Rhein/
B – Toutes les voies d'eau sauf maritime et Rhin
9. R. (Radar)
A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám)
Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt
(Tonnen, kW, Fahrgäste)/
Catégorie et capacité de bateau exclusive
(tonnes, kW, passagers)
10. Érvényesség ideje
Verfalldatum/Date d'expiration
11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok)
Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)

Card Manufacturer - Batch number

4.2 Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle
(Résolution 2010-I-8)

Appendice 2 à l'instruction de service n° 5

Formations de base agréées pour les experts en navigation à passagers

(...)

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-003 ¹	Basiscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Maalderij 14 NL-2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	voir Annexe C1 au RPN (art. 5.03 au RPN)

(...)

Appendice 3 à l'instruction de service n° 5

Stages de recyclage agréés pour les experts en navigation à passagers

(...)

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-003 ²	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Maalderij 14 NL-2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	voir Annexe C1 au RPN

(...)

¹ Valable du 15 janvier 2017 jusqu'au 15 janvier 2023

² Valable du 15 janvier 2017 jusqu'au 15 janvier 2023

Appendice 4bis à l'instruction de service n° 5

Certificats de secouriste des organisations de secours valables immédiatement

(...)

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
NL-103 ¹	OK Maritime Maalderij 14 NL-2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tel: +31(0)10-234 43 02 info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	Formation de base de secouriste	voir Annexe C2 au RPN ²	

(...)

Appendice 5bis à l'instruction de service n° 5

Justificatifs relatifs à la formation de porteur d'appareil respiratoire valables immédiatement

(...)

Etat / N° d'ordre	Centre de formation	Contact	Modèle
NL-03 ³	OK Maritime Maalderij 14 NL-2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel	Tel: +31(0)10-234 43 02 info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl	voir annexe 3 au RPN ⁴

(...)

¹ Valable du 15 janvier 2017 jusqu'au 15 janvier 2023

² Cette attestation peut être insérée dans le livret figurant à l'annexe C4 du Règlement relatif au personnel de la navigation.

³ Valable du 15 janvier 2017 jusqu'au 15 janvier 2023

⁴ Cette attestation peut être insérée dans le livret figurant à l'annexe C4 du Règlement relatif au personnel de la navigation.

4.3 Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle

Tachygraphes

**Sociétés spécialisées agréées pour le montage et le contrôle
conformément à l'article 3.10 et à l'annexe A3
du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin**

N°	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
7	VAF CSI control systems bv	Chronocon 490	NL-TR-89002	RDWV, NL

Gova Scheepselektronica B.V.
Leegwaterstraat 21
NL-3316 EC Dordrecht
CSI-25

PROTOCOLE 19

Approbation des comptes de l'exercice 2021 de la Commission Centrale

Résolution

Vu le rapport du Secrétariat sur les comptes 2021 de la CCNR,
vu également le rapport sur les comptes 2021 de l'organisme de contrôle PKF Arsilon,
la Commission Centrale approuve ces comptes et donne quitus à la Secrétaire générale.

PROTOCOLE 20

Composition du Secrétariat - Secrétaire général adjoint -

Résolution

(adoptée par voie de procédure écrite le 14 avril 2022)

La Commission Centrale décide de nommer Monsieur Jörg RUSCHE Secrétaire général adjoint de la Commission Centrale à compter du 1er mai 2022 pour une période de 4 ans.

PROTOCOLE 21

Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2021

Résolution

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2021.

Annexe

Compte rendu de l'activité de la Commission centrale pour la navigation du Rhin en 2021

I) COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRÉTARIAT EN 2021

PRÉSIDENTE ET VICE-PRÉSIDENTE

M. TILEMANS, directeur pour l'Union Benelux, secrétaire pour la Belgique de la Commission administrative belgo-luxembourgeoise au sein du Service Public Fédéral - Affaires étrangères, chef de la délégation belge auprès de la CCNR, assume la fonction de **président** de la CCNR depuis le 1^{er} janvier 2020.



M. ALABRUNE, directeur des affaires juridiques au Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, chef de la délégation française auprès de la CCNR, assume la fonction de **vice-président** de la CCNR depuis le 1^{er} janvier 2020.



DÉLÉGATIONS

M. RÖTHLINGSHÖFER, directeur des Ports rhénans suisses (SRH), a été nommé commissaire de la Confédération helvétique auprès de la CCNR, à compter du 1^{er} janvier, en remplacement de M. HADORN, parti à la retraite.

M. GREWE de l'unité « Politique en matière de voies d'eau et planification générale de l'infrastructure des voies d'eau fédérales » au Ministère fédéral des Transports et des Infrastructures numériques de l'Allemagne, a été nommé commissaire de l'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du 1^{er} février, en remplacement de M. HEINZ, parti à la retraite.

M. LINDEMANN de l'unité « Politique internationale de la navigation intérieure, sécurité et protection de l'environnement dans la navigation intérieure et navigation de plaisance » au Ministère fédéral des Transports et des Infrastructures numériques de l'Allemagne, a été nommé commissaire-suppléant de l'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du 15 février, en remplacement de Mme HERRMANN, partie à la retraite.

Mme COENEN, coordinatrice de l'équipe Réseaux d'infrastructures, au Service Public Fédéral - Mobilité et Transports du Gouvernement Flamand de la Belgique, a été nommée commissaire de la Belgique auprès de la CCNR, à compter du 1^{er} juillet, en remplacement de M. LEDENT, appelé à d'autres fonctions.

M. GHYSBRECHT du service des Pays Limitrophes (B1.0) au sein du Service Public Fédéral - Affaires étrangères de la Belgique, a été nommé commissaire de la Belgique auprès de la CCNR, à compter du 1^{er} juillet, en remplacement de Mme HOET, appelée à d'autres fonctions.

M. TURF, chargé de mission en navigation intérieure au Département flamand de la Mobilité et des Travaux publics de la Belgique, a été nommé commissaire-suppléant de la Belgique auprès de la CCNR, à compter du 1^{er} juillet, en remplacement de Mme COENEN, nommée commissaire.

Mme NOLAND, conseillère dans le domaine des transports à la Direction des Affaires juridiques au Ministère des affaires étrangères des Pays-Bas, a été nommée commissaire des Pays-Bas auprès de la CCNR, à compter du 13 octobre, en remplacement de M. POST, parti à la retraite.

M. QUIQUANDON, directeur territorial de Voies navigables de France à Strasbourg, a été nommé commissaire de la France auprès de la CCNR, à compter du 19 octobre, en remplacement de Mme MASSON, appelée à d'autres fonctions.

Mme KRAJKA, sous-directrice du droit de la mer, du droit fluvial et des pôles à la direction des affaires juridiques au Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères de la France, a été nommée commissaire-suppléante de la France auprès de la CCNR, à compter du 19 octobre, en remplacement de M. ORTOLLAND, appelé à d'autres fonctions.

Mme LUIJTEN, du Ministère de l'infrastructure et de la gestion de l'eau, a été nommée Secrétaire générale de la CCNR à compter du 1^{er} novembre et a par conséquent cessé d'être membre de la délégation néerlandaise et a démissionné de ses fonctions connexes.

En conséquence de quoi, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2021 :

ALLEMAGNE

Commissaires :	MM.	WEHRMANN GREWE HÖNEMANN
	Mme	SCHÄFER
Commissaires-suppléants :	MM.	LINDEMANN GERHARDT

BELGIQUE

Commissaires :	MM.	TILEMANS GHYSBRECHT VAN DEN BORRE	<i>président</i>
	Mme	COENEN	
Commissaires-suppléants :	MM.	DE SPIEGELEER TURF	

FRANCE

Commissaires :	M.	ALABRUNE	<i>vice-président</i>
	Mme	BOULDOUYRÉ	
	M.	LEANDRI	
	M.	QUIQUANDON	
Commissaires-suppléants :	Mme	KRAJKA	
	M.	DALY	

PAYS-BAS

Commissaires : Mme GIJSBERS
Mme NOLAND
MM. TEN BROEKE
VAN DOORN
Commissaire-suppléant : M. MENSINK

SUISSE

Commissaires : M. WITSCHI
Mme ETTER
MM. RÖTHLINGSHÖFER
KÖRSCHGEN
Commissaires-suppléantes : Mme MUNGENAST
Mme GÖHLICH

Le Secrétariat était, à la même date, dirigé comme suit :

Secrétaire Général : M. GEORGES (jusqu'au 31 octobre)
Mme LUIJTEN (à partir du 1^{er} novembre)
Secrétaire Générale Adjointe : Mme MOOSBRUGGER (jusque janvier)
Ingénieur en Chef : M. WISSELMANN

II) ACTIVITÉS DE LA COMMISSION CENTRALE

1) Réunions des organes de la CCNR : sessions plénières, réunions des comités et groupes de travail, conférence consultative et réunions de partenariat

a) Sessions plénières

SESSION PLÉNIÈRE ORDINAIRE DE PRINTEMPS

Compte tenu des circonstances exceptionnelles liées à la pandémie de Covid-19 et aux restrictions de déplacements, la Commission Centrale a, comme en 2020, à nouveau tenu sa session plénière ordinaire de printemps en ligne, le 2 juin, sous la présidence de M. TILEMANS, avec les représentations suivantes :

Organisations intergouvernementales :

- pour la Commission européenne, Mme KOPCZYNSKA, M. VAN HONACKER,
- pour la Commission du Danube, M. SEITZ,
- pour la Commission de la Moselle, Mme BRÜCKNER,
- pour la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe, M. LI, Mme IVANOVA.

États observateurs :

- République tchèque, M. DABROWSKI,
- Luxembourg, M. NILLES,
- Ukraine, M. TOKATLY.

SESSION PLÉNIÈRE ORDINAIRE D'AUTOMNE

A la suite d'une nouvelle progression de la pandémie au deuxième semestre, la Commission Centrale n'a finalement pas pu tenir sa session plénière d'automne à Hasselt (Belgique). Celle-ci a été organisée en ligne, le 9 décembre, sous la présidence de M. TILEMANS.

Cette session s'est tenue en deux parties : elle a débuté en session restreinte et s'est poursuivie en formation publique, en présence de représentants des organisations intergouvernementales et organisations non gouvernementales agréées, avec les représentations suivantes :

États observateurs :

- Luxembourg, M. NILLES,
- République tchèque, M. DABROWSKI.

Organisations intergouvernementales :

- pour la Commission européenne, M. VAN HONACKER,
- pour la Commission du Danube, M. SEITZ,
- pour la Commission de la Moselle, Mme BRÜCKNER,
- pour la Commission Internationale pour la Protection du Rhin, M. HEINTZ,
- pour la Commission Internationale pour l'Hydrologie du Bassin du Rhin, M. BURGERS.

Les deux derniers points de la session (changement de présidence de la CCNR et feuille de route de la CCNR pour la réduction des émissions de la navigation intérieure) se sont tenus en présence de représentants des organisations non gouvernementales agréées, avec les représentations suivantes :

- - EDINNA, M. MINTJES,
- - ERSTU, M. HEBENSTREIT,
- - EUROPEAN IWT PLATFORM, M. DELMEIRE,
- - FEPI, M. FIORITO,
- - IVR, Mme KLOOTWIJK-DE-VRIES,
- - OEB, M. KESTER, Mme RYCQUART,
- - UENF, Mme HACKSTEINER.
-

b) Comités et Groupes de travail de la CCNR

Les Comités et Groupes de travail de la CCNR se sont réunis comme suit :

COMITÉS

le Comité du Budget, sous la présidence de M. TILEMANS, les 1^{er} juin et 8 décembre en ligne ;

le Sous-Comité Administratif, sous la présidence de M. BELLENGER, les 22 avril, 14 octobre et 26 novembre en ligne ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. TILEMANS, les 17 mars, 1^{er} juin, 13 octobre et 8 décembre en ligne ;

le Comité Économique, sous la présidence de Mme SCHÄFER, les 12 avril, 16 juin, 7 juillet, 12 octobre et 8 décembre en ligne ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de M. MENSINK, les 17 mars, 7 juillet et 13 octobre en ligne ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de Mme COENEN, les 14 avril et 27 octobre en ligne ;

Une audition des fabricants, des installateurs et des utilisateurs par le groupe ad hoc de la CCNR sur les propositions d'exigences minimales applicables à un assistant de guidage pour la navigation intérieure (AGNI) s'est tenue en ligne le mercredi 6 octobre.

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. GERHARDT, les 13 avril et 27 octobre en ligne ;

le Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. QUIQUANDON, les 14 avril et 26 octobre en ligne ;

le Comité restreint de navigation, sous la présidence de M. TEN BROEKE, les 13 avril, 25 juin, 26 octobre en ligne ;

le Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de Mme MUNGENAST, les 18 mars et 21 octobre en ligne ;

le Comité des matières dangereuses, sous la présidence de Mme ETTER, le 16 avril en ligne ;

Réunions communes des Comités du règlement de visite, de l'infrastructure et de l'environnement et économique, sous la présidence de Mme SCHÄFER, les 13 avril, 5 octobre et 9 novembre en ligne ;

Réunions communes du Comité du Règlement de Police, du Comité du Règlement de Visite, du Comité des Matières dangereuses, du Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement et du Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle : les 31 mai et 7 décembre en ligne.

GROUPES DE TRAVAIL

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. BLESSINGER, du 9 au 11 février et du 24 au 26 août en ligne ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. ACKER, les 16 février et les 15 juin, 6 et 7 septembre en ligne ;

le Groupe de travail du Règlement de Visite, sous la présidence de M. LINDEMANN, les 4 mars, le 17 juin, 23 septembre et 18 novembre en ligne ;

le Groupe de travail de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. MAURER, les 11 et 12 mars ainsi que les 1^{er} et 2 septembre en ligne ;

le Groupe de travail des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. NEHAB, le 4 février en ligne.

c) Réunions dans le cadre de partenariats associant la CCNR

le Comité de Sécurité de l'ADN (réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure), sous la présidence de M. LANGENBERG, du 25 au 29 janvier (réunion hybride) à Genève (Suisse) ;

le Comité d'Administration de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure, sous la présidence de M. LANGENBERG, le 29 janvier (réunion hybride) à Genève (Suisse) ;

le Comité de Sécurité de l'ADN (réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure), sous la présidence de M. LANGENBERG, du 23 au 27 août (réunion hybride) à Genève (Suisse) ;

le Comité d'Administration de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure, sous la présidence de M. LANGENBERG, le 27 août (réunion hybride) à Genève (Suisse) ;

2) Focus spécifiques de l'année

COMITÉ EUROPÉEN POUR L'ÉLABORATION DE STANDARDS DANS LE DOMAINE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE (CESNI)

Le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) a été créé en 2015 sous l'égide de la CCNR, en concertation avec la Commission européenne, pour adopter des standards dans différents domaines, notamment en ce qui concerne les bâtiments de navigation intérieure, les technologies de l'information et les qualifications professionnelles, auxquels les réglementations respectives au niveau européen et international, notamment celles de l'Union européenne et de la CCNR, peuvent se référer en vue de leur application. Le CESNI réunit les États membres de la CCNR et de l'Union européenne, la Commission européenne, des organisations internationales comprenant les commissions fluviales, des organisations non gouvernementales agréées, ainsi que des États observateurs. Son secrétariat est assuré par la CCNR.

Le rôle du CESNI est de procéder en particulier à l'adoption d'un commun accord de standards uniformes sur le Rhin et l'ensemble du réseau des voies intérieures de l'Union européenne aux fins :

- d'accroître la sécurité et la protection de l'environnement dans le cadre du transport fluvial,
- de promouvoir les métiers de la navigation intérieure et de renforcer l'attrait du secteur, et
- de faciliter les opérations de transport et de promouvoir le commerce international.

Le Comité s'est réuni à deux reprises, sous la présidence de M. DABROWSKI (délégation tchèque), les 15 avril et 28 octobre en ligne.

Lors de sa réunion du 15 avril, le CESNI a adopté la première édition du Standard européen pour les services d'information fluviale, ES-RIS 2021/1. L'adoption de ce standard représente une avancée importante pour les travaux du CESNI.

De plus, le CESNI a adopté des recommandations relatives à la formation de base en matière de sécurité des hommes de pont ainsi que des phrases de communication standardisées. Il a également approuvé la publication sur le site internet du CESNI des réponses à de nouvelles questions sur l'interprétation du Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN).

Enfin, le Comité a accordé le statut d'observateur au Royaume-Uni et accordé le statut d'organisation non gouvernementale agréée à la Plateforme européenne pour le transport par voie de navigation intérieure (European IWT Platform).

Le secrétariat du CESNI a procédé à une réorganisation du site www.cesni.eu afin que les contenus et documents soient plus facilement accessibles pour les visiteurs. Le site réorganisé a été mis en ligne en juin.

En octobre, le Comité a adopté son nouveau programme de travail pour les années 2022-2024. Le CESNI a approuvé la publication des modèles d'examen sur son site web www.cesni.eu. Les modèles d'examen pour les conducteurs et pour les personnes souhaitant devenir, matelot, maître-matelot ou timonier peuvent contribuer à la mise en œuvre de conditions uniformes pour les qualifications professionnelles dans la navigation intérieure européenne.

La deuxième réunion commune des commissions d'examen des États membres du CESNI s'est tenue le 15 septembre. Pour la première fois, les examinateurs des programmes de formation approuvés se sont joints aux membres des commissions d'examen qui organisent les examens sous la responsabilité des autorités administratives.

Une consultation sectorielle, sous la forme d'un webinaire consacré à la feuille de route pour les prescriptions européennes relatives aux équipages, s'est tenue le 14 décembre. Plus de 80 participants ont pris part à cet important forum, organisé sous les auspices du Groupe de travail des qualifications professionnelles du CESNI (CESNI/QP). Les participants ont eu l'occasion de discuter de l'élaboration d'un futur cadre juridique au niveau de la CCNR et de l'UE pour les exigences en matière d'équipages, et d'exprimer leurs points de vue sur diverses questions.

GROUPES DE TRAVAIL DU CESNI

Les Groupes de travail se sont réunis comme suit :

le Groupe de travail des prescriptions techniques (CESNI/PT) s'est réuni à quatre reprises : présidé par M. GORGES (délégation française) les 2 et 3 mars, les 23 et 24 juin, 21 et 22 septembre et 16 et 17 novembre en ligne ;

le Groupe de travail temporaire des systèmes électroniques (CESNI/PT/Elec), présidé par M. VROMANS représentant le GERC (Groupe des sociétés de classification européennes reconnues pour la navigation intérieure), s'est réuni les 12 février, 23 avril, 18 mai, 8 septembre, 18 octobre et 15 décembre en ligne ;

le Groupe de travail temporaire des prescriptions techniques relatives aux piles à combustible à bord des bateaux de navigation intérieure (CESNI/PT/FC), présidé par M. PAULI (délégation allemande), s'est réuni les 21 janvier, 28 et 29 avril, 1^{er} et 2 septembre, 20 octobre et 2 décembre en ligne ;

le Groupe de travail temporaire pour les bateaux à passagers (CESNI/PT/Pax), présidé par M. JOORMANN (GERC), s'est réuni les 19 et 20 janvier, 21 et 22 avril et 6 et 7 octobre en ligne ;

le Groupe de travail des qualifications professionnelles (CESNI/QP), présidé par Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE (délégation allemande), s'est réuni les 4 février, 20 mai, 16 septembre et 2 décembre en ligne ;

Les commissions d'examen et des examinateurs, également sous la présidence de Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE (délégation allemande) des programmes de formation approuvés se sont réunies en ligne le 15 septembre.

le Groupe de travail temporaire de la gestion de qualité (CESNI/QP/QM), présidé également par Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE (délégation allemande), s'est réuni le 2 février ainsi que les 18 mai, 14 septembre et 30 novembre en ligne.

Les experts se sont réunis, dans un format « groupe de volontaires », les 1^{er} février et 10 juin en ligne.

le Groupe de travail des prescriptions relatives aux équipages (CESNI/QP/Crew), présidé par Mme LIÉGEOIS (délégation belge) s'est réuni le 3 février, le 19 mai, le 14 septembre et le 1^{er} décembre en ligne ;

Une réunion entre le Groupe de travail des prescriptions relatives aux équipages et les partenaires sociaux, s'est tenue le 9 mars en ligne. Les experts se sont réunis, dans un format « groupe de volontaires », dans l'objectif d'organiser une consultation sectorielle concernant la feuille de route pour les réglementations européennes en matière d'équipage les 10 juin, 18 août, 22 septembre, 27 octobre ainsi que le 13 décembre en ligne. Une consultation sectorielle, sous la forme d'un webinaire consacré à la feuille de route pour les prescriptions européennes relatives aux équipages, s'est tenue le 14 décembre.

le Groupe de travail des technologies de l'information (CESNI/TI), présidé par M. BRAUNROTH (délégation allemande), s'est réuni du 17 au 19 février ainsi que du 8 et 10 septembre en ligne ;

Quant aux Groupes de travail temporaires CESNI/TI, ils se sont réunis comme suit :

- le Groupe de travail sur le système d'annonces électroniques en navigation intérieure (CESNI/TI/ERI), sous la présidence de M. OUDENES, les 30 juin et 17 décembre en ligne ;
- le Groupe de travail pour un système électronique d'affichage de cartes et d'informations pour la navigation intérieure (CESNI/TI/Inland ECDIS), sous la présidence de M. MORLION, les 1^{er} juillet et 15 décembre en ligne ;
- le Groupe de travail pour les avis à la batellerie (CESNI/TI/NtS), sous la présidence de M. PLASIL, les 2 juillet et 16 décembre en ligne ;
- le Groupe de travail pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure (CESNI/TI/VTT), sous la présidence de M. BOBER, les 29 juin et 14 décembre en ligne.

Une réunion générale réunissant les membres des 4 Groupes de travail temporaires, présidée par M. BRAUNROTH, s'est également tenue les 28 juin et 15 décembre.

TRAVAUX MAJEURS DE LA CCNR EFFECTUÉS EN 2021

Relations internationales

Les réunions plénières des 2 juin et 9 décembre ont une fois encore été l'occasion d'aborder la coopération de la CCNR avec la Commission européenne (DG MOVE), que ce soit notamment dans le cadre du contrat européen actuel ou du CESNI, ou encore sous l'angle des politiques générales. 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.

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, en 2021, par des participations croisées à des événements et réunions, par la publication de documents communs.

Travaux économiques

Observation, aperçu du marché de la navigation intérieure et rapport thématique sur le marché du travail

En 2021, un rapport annuel d'observation du marché et deux rapports semestriels (en avril et en novembre) de la CCNR portant sur le marché de la navigation intérieure en Europe ont été publiés. La CCNR publie également depuis peu un rapport thématique une fois par an, dont le thème est défini en concertation avec la Commission européenne. Gratuites, toutes ces analyses de la situation économique visent à contribuer à la prise de décision stratégique dans ce secteur en Europe, tant au niveau de la profession et des entreprises qu'au niveau de la politique des transports et des administrations. La collecte et l'analyse de données statistiques par la CCNR ont fait l'objet depuis des années déjà d'une collaboration avec la Commission européenne. Cette collaboration fructueuse a permis à la CCNR d'étendre cette activité, qu'elle assurait historiquement depuis presque deux siècles, au-delà de l'espace rhénan, en couvrant la globalité du réseau de voies navigables européennes.

Pour mémoire, les différents rapports peuvent être téléchargés dans leur intégralité sous format pdf en version française, allemande, néerlandaise ou anglaise, ou consultés directement en ligne sous : www.inland-navigation-market.org.

Rapport annuel 2021

Dans la continuité de sa longue et fructueuse coopération avec la Commission européenne, la CCNR a publié son rapport annuel 2021 de l'observation du marché de la navigation intérieure européenne. La publication du rapport annuel est un exemple de collaboration réussie au niveau européen, incluant tous les acteurs et parties prenantes de la navigation intérieure en Europe, y compris les commissions fluviales et les représentants du secteur. Les préfaces de M. SEITZ, Directeur général du Secrétariat de la Commission du Danube, et de M. GEORGES, Secrétaire général de la CCNR, ont à nouveau illustré la dimension résolument européenne de la publication.

Le nouveau rapport annuel fournit un aperçu exhaustif de la situation du marché et des développements de la navigation intérieure en Europe au cours de l'année 2020.

Rapport thématique

Le suivi de l'évolution des indicateurs du marché du travail dans un secteur donné présente un intérêt particulier pour l'évaluation de l'engagement du capital humain dans ce secteur et son développement futur. Le capital humain est l'une des ressources les plus importantes et une condition fondamentale préalable permettant d'assurer des prestations de qualité et la croissance économique d'un secteur. Aucun rapport contenant des données détaillées à ce sujet n'étant actuellement disponible en ce qui concerne la navigation intérieure européenne, il a été décidé de rédiger un rapport thématique dans le but d'acquérir une meilleure connaissance du marché du travail dans ce secteur et de partager les informations recueillies.

Travaux réglementaires

Extension de l'obligation d'annonce par voie électronique sur le Rhin

Lors de la session plénière de printemps, la CCNR a décidé d'introduire au 1^{er} décembre 2021 l'obligation d'annonce par voie électronique pour l'ensemble des bâtiments et transports spéciaux visés à l'article 12.01, chiffre 1 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR).

Par sa résolution 2020-I-12, la CCNR a adopté l'ensemble des modifications réglementaires nécessaires à apporter au RPNR. L'article 12.01 du RPNR prescrit pour certains bâtiments et convois une obligation d'annonce : le conducteur de bateau ou un tiers doit communiquer aux autorités compétentes des informations relatives au bâtiment ou au convoi, à la marchandise transportée et au voyage. Cette annonce permet en particulier aux autorités de disposer de toutes les informations nécessaires à une gestion efficace des avaries. L'article 12.01 du RPNR indique quels sont les bâtiments soumis à cette obligation, quelles sont les données à annoncer, quels moyens peuvent ou doivent être utilisés pour effectuer cette annonce (radiotéléphonie, téléphonie, voie écrite, voie électronique) et à quel moment ou à quel endroit cette annonce doit être effectuée.

Ainsi, l'obligation d'annonce par voie électronique, qui ne s'appliquait jusque-là qu'aux convois et bâtiments transportant des conteneurs et aux bâtiments ayant des citernes fixes à bord, a été étendue à l'ensemble des bâtiments et transports spéciaux visés à l'article 12.01, chiffre 1 du RPNR. Les différentes catégories qui entrent dans le champ d'application de la future extension de l'obligation d'annonce sur le Rhin sont les suivantes : les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN ; les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m ; les bateaux à cabines ; les navires de mer ; les bâtiments ayant un système de GNL à bord ; les transports spéciaux au sens de l'article 1.21.

Le recours aux annonces électroniques contribue à une réduction significative des charges administratives, l'utilisation de la radiotéléphonie s'en trouvant fortement réduite. En outre, les autorités compétentes n'ont plus besoin de saisir manuellement les données actuellement communiquées par voie radiotéléphonique. Enfin, cette décision augmentera également la sécurité de la navigation rhénane, en fiabilisant davantage la transmission de l'information.

Extension du taux limite d'alcoolémie applicable à l'intégralité de l'équipage minimum en service

Par sa résolution 2021-II-14, la CCNR a décidé d'étendre le taux limite d'alcoolémie applicable au conducteur et aux autres personnes à bord qui déterminent temporairement elles-mêmes le cap et la vitesse du bâtiment à l'intégralité de l'équipage minimum en service (Article 1.03, chiffre 4, du RPNR).

Les critères d'alcoolémie retenus sont :

- la concentration d'alcool dans le sang atteint, 0,5 ‰ ou plus ; ou
- la quantité d'alcool absorbée correspond à une concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré telle qu'elle ne permet pas aux membres en service de l'équipage minimum d'assurer leurs fonctions.

A contrario, les membres de l'équipage minimum n'entrent pas dans le champ d'application de la présente proposition d'amendement lorsqu'ils sont au repos. Également soutenue par la profession, cette l'extension du taux limite d'alcoolémie à l'intégralité de l'équipage minimum en service contribue à améliorer encore la sécurité de la navigation rhénane.

La numérisation au cœur des travaux de la CCNR

Par sa résolution 2021-I-10, la CCNR a décidé d'autoriser la présence à bord de certificats et autres documents de bord sous forme électronique. Il s'agit d'une première étape dans le développement de la numérisation en navigation rhénane, qui se traduira par une conversion progressive des certificats et autres documents de bord vers des formats électroniques. Cette décision de principe permet de répondre à plusieurs objectifs :

1. donner un signal fort à la profession de la navigation intérieure en autorisant la présentation de documents de bord sous format électronique pour certains documents ;
2. autoriser que certains documents de bord puissent être présentés à tout moment au format PDF sans niveau d'authentification supplémentaire ;
3. faciliter la tâche à la profession, mais également aux autorités chargées de l'application de la réglementation, en l'espèce les autorités de contrôle ;
4. alléger la charge administrative dans la navigation rhénane, sans réduire son niveau de sécurité.

L'article 1.10 et l'annexe 13 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) ont été modifiés en conséquence. Il s'agit d'une étape importante qui vise à autoriser, à compter du 1^{er} juin 2022, par analogie aux documents sous format papier toujours valables, la présentation de certains documents de bord simplement sous format électronique, sans niveau d'authentification supplémentaire.

Adaptation de la réglementation de la CCNR pour prendre en compte la nouvelle édition de l'ES-TRIN

Le CESNI a 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 d'automne, 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'inscrivait dans une démarche coordonnée avec l'Union européenne de mise en vigueur de l'ES-TRIN 2021/1, à compter du 1^{er} janvier 2022, au moyen d'une référence au sein des cadres législatifs respectifs de la CCNR et de l'UE.

Travaux relatifs à l'infrastructure et l'environnement

Document de réflexion « Act now ! » sur les basses eaux et leur impact sur la navigation rhénane

Le comité, en collaboration avec le Comité économique, a préparé la deuxième édition du document de réflexion « Act now ! ». Cette édition fait suite à la décision prise en 2020 d'ajouter au chapitre 5 sur les « Prochaines étapes » un inventaire des mesures/projets en cours visant à aider la navigation intérieure à relever les défis liés aux basses eaux. La deuxième édition du document de réflexion a été validée par les comités compétents début 2021 pour être publiée sur le site internet de la CCNR.

Dans le droit fil de l'atelier « Basses eaux et leurs conséquences pour la navigation rhénane » qui s'est tenu à Bonn en 2019 à la suite de l'épisode de basses eaux, et conformément aux recommandations du document de réflexion, la CCNR organisera au printemps 2023 un nouvel atelier d'experts destiné à intensifier le dialogue entre l'industrie, la logistique, l'administration et les associations environnementales.

Vers un transport fluvial à zéro émission d'ici 2050 : Atelier de la CCNR consacré aux sources d'énergies alternatives pour les systèmes de propulsion électrique dans la navigation intérieure

Le 20 avril, la CCNR a organisé un atelier en ligne consacré aux sources d'énergie alternatives pour les systèmes de propulsion électrique, dont l'objectif était de démontrer que les systèmes de propulsion électrique utilisant des sources d'énergie alternatives, joueront un rôle central dans la réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre dans la navigation intérieure.

Grâce aux interventions de différents orateurs ainsi que de cinq panélistes et de plus de 180 participants au total, cet atelier a permis d'en apprendre davantage sur les technologies innovantes, ainsi que sur les défis techniques, économiques, organisationnels et juridiques de leur mise en œuvre. Au cours de cet atelier ont été présentées des études de rentabilité concernant les carburants de substitution (électricité, hydrogène) et différents types de technologies (moteurs hybrides, piles à combustible ou batteries pour l'alimentation en électricité). La réglementation, le financement et, bien sûr, l'acceptation générale en termes de retour sur investissement ou d'atténuation des risques ont été cités comme quelques-uns des principaux défis à relever dans le cadre du développement de projets pilotes.

La CCNR est convaincue que les résultats de cet atelier contribueront de manière significative aux réflexions en cours sur ce thème, tant au niveau rhénan qu'europpéen, et apportera un appui concret à la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure.

Étude de la CCNR sur la transition énergétique vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission

La transition énergétique est un défi existentiel pour la navigation rhénane et européenne. Cependant, elle s'accompagne nécessairement d'adaptations technologiques, dont les coûts sont considérables ne peuvent être que partiellement assumés par la profession. Dans ce contexte, la CCNR a pris acte des résultats de l'étude relative au financement de la transition énergétique vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission, réalisée en concertation avec les principaux acteurs européens du secteur. L'étude étudie le rôle que pourrait jouer un instrument européen de subvention et de financement pour soutenir la transition énergétique. Un tel instrument devrait être accessible aux mêmes conditions à tous les propriétaires de bateaux des États membres de la CCNR. Il est important de noter que les résultats de l'étude ne préjugent pas des positions de la Commission Centrale et de ses États membres.

Dotée d'une dimension européenne, l'étude constitue également une étape majeure dans la mise en œuvre de la Déclaration de Mannheim. En effet, cette dernière avait souligné la nécessité de nouveaux instruments financiers pour « autant que possible mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici 2050 » et avait confié à la CCNR la tâche de prendre l'initiative de leur développement. De plus, cette étude alimente la feuille de route de la CCNR pour la réduction globale des émissions de gaz à effet de serre et de polluants à horizon 2050.

Les conclusions de l'étude constituent une contribution majeure pour les discussions à l'échelle rhénane, européenne et internationale sur un instrument européen de subvention et de financement dédié à la transition énergétique. La CCNR a réitéré sa volonté de participer à ces échanges importants. A la suite de la validation de la publication lors de la session plénière de juin, l'étude a été publiée sur le site web de la CCNR.

Réduction des émissions en navigation intérieure : adoption de la feuille de route de la CCNR

Conformément au mandat donné par la Déclaration ministérielle de Mannheim du 17 octobre 2018, la CCNR a élaboré une feuille de route visant à mettre un terme, autant que possible, aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques imputables à la navigation intérieure d'ici 2050. Cet instrument a été rédigé en concertation étroite notamment avec les représentants de l'industrie, les autres commissions fluviales et l'UE.

La CCNR contribue ainsi pleinement à la protection de l'environnement et du climat, tout en assurant de façon constante la prospérité, la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane. La Commission Centrale est consciente que la transition énergétique doit être considérée comme un défi crucial pour la navigation intérieure rhénane et européenne et doit rester un sujet de politique publique prioritaire.

Lors de sa session plénière d'automne, la CCNR a adopté cette feuille de route pour la réduction des émissions de la navigation intérieure. Par le biais de ce document essentiel, l'Organisation aspire à développer une vision commune et européenne de la transition énergétique et souhaite notamment :

- établir des voies de transition pour la flotte existante et future,
- suggérer, planifier et mettre en œuvre des mesures adoptées directement ou non par la CCNR,
- assurer le suivi des objectifs intermédiaires et finaux fixés par la Déclaration de Mannheim.

Malgré les incertitudes concernant en particulier le développement, le coût, le niveau de maturité et la disponibilité des technologies contribuant à la transition vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission, il est nécessaire de commencer immédiatement à concevoir une approche vers cet objectif ambitieux qui puisse être soutenue à moyen et long terme. Dans ce contexte, l'identification et la prise en compte des mesures permettant d'accélérer la transition vers le zéro émission (telles que les mesures réglementaires, le suivi des émissions, le soutien financier à la transition énergétique, etc.) sont, avec le développement des voies de transition technologique pour la flotte, des éléments essentiels de la feuille de route de la CCNR.

La Commission Centrale s'engage d'ici 2025 à faire rapport sur l'avancement de la mise en œuvre de la feuille de route et sur la nécessité de l'actualiser et d'étendre son périmètre. Elle s'engage également à réexaminer d'ici 2030 la feuille de route et le plan d'action.

Questions relatives à la voie d'eau rhénane

La CCNR a adopté, lors de sa session plénière de printemps, la procédure internationale d'alerte et de communication actualisée, afin qu'elle constitue un outil d'information supplémentaire approprié pour la gestion des pandémies. Pour information, la procédure internationale d'alerte et de communication établie par la résolution 2009-II-9 est actuellement appliquée en cas d'accident ou d'indisponibilité des infrastructures en raison d'un risque technique. L'objectif de l'actualisation est de garantir qu'en cas de pandémie, les informations soient également immédiatement échangées entre les centrales de secteur et que le transport fluvial soit informé des éventuelles restrictions d'exploitation des infrastructures sur tout le corridor rhénan. Cette adaptation de la procédure contribuera à renforcer davantage encore la fiabilité de la voie navigable rhénane.

En parallèle, la CCNR a également approuvé six mesures de construction lors de ses sessions plénières :

- nouvel ouvrage de prise d'eau sur le Rhin supérieur,
- aménagement de gradins sur les berges du Rhin à hauteur de la commune de Seltz,
- démolition du pont en arc enjambant le Lek à proximité de Vianen,
- nouvelle construction et remplacement du pont de Van Brienoord à Rotterdam,
- nouvelles constructions d'aires de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Vogelgrun et à Huningue). Au terme des travaux de construction, sept postes de stationnement supplémentaires seront disponibles sur le Rhin supérieur. Ces aires de stationnement, construites et exploitées par un concessionnaire, seront équipées pour la fourniture de courant électrique et d'eau par le réseau à terre et disposeront d'emplacements pour le stationnement d'autocars.

La Commission Centrale a noté que ni les travaux, ni les mesures prévues ne causent d'entrave significative à la navigation.

Soutien au développement de la navigation automatisée

Lors de sa réunion d'octobre 2021, le Comité restreint de navigation (RN), qui est notamment en charge de la coordination des travaux relatifs à la navigation automatisée, a adopté une vision synthétique de la CCNR pour le soutien du développement harmonisé de la navigation automatisée. La vision synthétique de la CCNR pour le soutien du développement harmonisé de la navigation automatisée est disponible sur la page web dédiée de la CCNR à l'adresse suivante : <https://www.ccr-zkr.org/12050000-fr.html>.

4) Organisations internationales

La Commission Centrale a été représentée par le Secrétariat :

- à la Commission européenne (réunions des groupes d'experts NAIADES traitant de questions liées à la navigation intérieure) ;
- à différents groupes de travail et groupes d'experts, lors de l'examen de questions relatives à la navigation intérieure ;
- à la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR) ;
- à la Commission de la Moselle (CM).

5) Relations interinstitutionnelles

a) **Union européenne (UE)**

Commission européenne (CE)

Initiée en 2003 avec un premier accord administratif entre la Commission européenne et la Commission Centrale, et suivie en 2013 d'un autre arrangement administratif entre la DG MOVE et le Secrétariat de la CCNR, la coopération renforcée entre les deux institutions a à nouveau été particulièrement soutenue en 2021.

Les réunions de coordination semestrielles entre le Secrétariat et la DG MOVE ont eu lieu en ligne, les 25 mai et 29 novembre.

Dans le cadre de ces réunions régulières, le Secrétariat de la CCNR et la DG MOVE ont procédé à nouveau à des échanges d'informations approfondis et constructifs sur les travaux en cours, les questions stratégiques relatives à la politique européenne de la navigation intérieure et des questions bilatérales comme les perspectives de coopération future à compter de 2022.

Quant auxdites perspectives de coopération future, elles ont fait l'objet de plusieurs discussions et échanges de vues. Deux appels à proposition ont été publiés et la CCNR a démarré les travaux pour y répondre. Les deux contrats devraient être signés au deuxième trimestre 2022.

Pour rappel, la Commission Centrale fut également représentée par le Secrétariat auprès de la Commission européenne, dans le cadre des réunions de ses Groupes d'experts NAIADES traitant de questions liées à la navigation intérieure (ainsi lors du *NAIADES III Implementation Group* du 13 septembre en ligne).

b) **Commission de la Moselle (CM)**

Dans le cadre de l'accord de coopération signé en 2014 entre les deux institutions, la réunion commune entre le Secrétariat de la Commission de la Moselle et le Secrétariat de la CCNR n'a pas pu se tenir en 2021.

L'Accord de coopération, convenu en 2008 avec la [Commission de la Moselle](#), a été révisé au cours de l'année 2021 et devrait être finalisé en 2022.

Comme indiqué ci-avant, le Secrétariat de la CCNR était également représenté aux deux sessions plénières en ligne organisées par la Commission de la Moselle, les 19 mai et 25 novembre.

c) **Commission du Danube (CD)**

Le Secrétariat de la CCNR a participé en ligne aux deux sessions plénières de la Commission du Danube, les 15 juin et 14 décembre.

d) **Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR)**

Le Secrétariat de la CCNR fut notamment représenté à la session plénière en ligne de la CIPR, les 1^{er} et 2 juillet.

e) **Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU)**

Le Secrétariat de la CCNR a participé en ligne au Comité des Transports Intérieurs de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe à Genève, du 23 au 26 février.

f) Commission Internationale pour l'hydrologie du Bassin du Rhin (CHR)

- En marge du 50ème anniversaire de la Commission internationale pour l'hydrologie du bassin du Rhin (CHR), célébré les 21 et 22 octobre derniers à Wageningen (Pays-Bas), la CCNR, représentée par son Secrétaire général, M. GEORGES et la CHR, représentée par son Président, M. HABERSACK ont réaffirmé leur volonté de renforcer leur coopération actuelle dans divers domaines.
- La Déclaration a été signée le 21 octobre, par les deux parties.

6) Organisations non gouvernementales

La situation sanitaire liée à la pandémie de Covid-19 a ici encore rendu beaucoup plus difficile, voire impossible, la poursuite de relations formelles avec les organisations non gouvernementales, suite à l'annulation de nombreux événements. Les organisations agréées auprès de la CCNR furent néanmoins très étroitement associées à ses sessions plénières de printemps et d'automne.

Le Secrétaire général M. GEORGES a néanmoins pu participer au congrès de l'IVR les 7 et 8 octobre à Gand (Belgique), au cours duquel le Secrétariat a également assuré l'animation d'un atelier consacré aux qualifications professionnelles.

III) CONVENTION RELATIVE A LA COLLECTE, AU DÉPÔT ET A LA RÉCEPTION DE DÉCHETS EN NAVIGATION RHÉNANE ET INTÉRIEURE (CDNI)

Le Secrétariat de la CCNR assure le Secrétariat de la CDNI depuis l'entrée en vigueur de la Convention, le 1^{er} novembre 2009. Cette dernière compte, pour rappel, six Parties contractantes (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse).

En 2021, la Conférence des Parties Contractantes (CPC), instance suprême de la Convention chargée notamment du contrôle de l'application des dispositions de la CDNI, s'est réunie à deux reprises :

- pour sa session d'été, le 22 juin en ligne, et
 - pour sa session d'hiver, le 13 décembre en ligne,
- sous la présidence de Mme BOULDOUYRÉ (délégation française).

Une table ronde virtuelle sur l'avenir de la Partie A (déchets huileux et graisseux), sous la présidence de Mme BOULDOUYRE (délégation française) et sous la modération de M. BLESSINGER (délégation suisse), s'est tenue le 8 avril.

Cette table ronde avait pour objet d'initier des réflexions entre les acteurs concernés (États, profession, ONGs) pour anticiper au mieux les défis auxquels va être confronté le système international ces prochaines années.

Le Groupe de travail CDNI/G s'est réuni sous la présidence de M. BLESSINGER (délégation suisse), les 6 et 7 avril puis le 31 août en ligne, ainsi que les 3 et 4 novembre au format hybride.

L'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination (IIPC), organe en charge de la mise en œuvre de la Partie A de la Convention (réception et élimination des déchets huileux et graisseux), s'est réunie, sous la présidence du Secrétaire général de la CCNR, M. GEORGES, le 27 mai en ligne et sous la présidence de la nouvelle Secrétaire générale, MME LUIJTEN, le 25 novembre au format hybride.

Un atelier virtuel relatif à la procédure de renouvellement du SPE-CDNI s'est tenu en ligne le 21 janvier.

IV) CENTRE ADMINISTRATIF DE LA SÉCURITÉ SOCIALE POUR LES BATELIERS RHÉNANS

La 80^{ème} session du Centre administratif s'est tenue en ligne, sous la présidence de M. TUNNISSEN, (délégation néerlandaise), le 21 avril.

V) CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1^{er} janvier 2021, les membres suivants :

JUGES

M. BALL	Allemagne
M. DE BAETS	Belgique
M. WOEHLING	France
M. DE SAVORNIN-LOHMAN	Pays-Bas
Mme STAMM	Suisse

JUGES-SUPLÉANTS

M. GÖBEL	Allemagne
M. BULLYNCK	Belgique
M. BANGRATZ	France
M. SPRENGER	Pays-Bas
M. LÖTSCHER	Suisse

GREFFIER

Mme BRAAT, Conseillère juridique de la CCNR.

AUDIENCES

La Chambre des Appels a délibéré en ligne, sous la présidence de M. DE SAVORNIN LOHMAN, le 27 janvier et le 7 mai, et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort un jugement en matière pénale et deux jugements en matière civile.

PROTOCOLE 22

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 23

Date de la prochaine session plénière

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 8 décembre 2022 à Strasbourg.