



**SESSION D'AUTOMNE 2024
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES
(2024-II)**

Strasbourg, le 5 décembre 2024

SESSION D'AUTOMNE 2024

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2024-II)

Strasbourg, le 5 décembre 2024

SOMMAIRE

	Pages
I. Ouverture de la session plénière – Adoption de l'ordre du jour	5
PROTOCOLE 1 Ouverture de la session - Adoption de l'ordre du jour	5
PROTOCOLE 2 Composition de la Commission centrale	5
II. Questions générales	5
PROTOCOLE 3 Coopération de la CCNR avec l'Union européenne Signature d'un nouveau contrat de service avec la DG MOVE de la Commission européenne.....	5
PROTOCOLE 4 Révision des programmes de travail 2024-2025.....	6
III. Questions juridiques	34
PROTOCOLE 5 Questions juridiques	34
IV. Aspects économiques	34
PROTOCOLE 6 Situation économique de la navigation intérieure sur le Rhin au 1er semestre 2024.....	34
PROTOCOLE 7 Modification de la résolution 2024-I-6 relative à la situation économique de la navigation rhénane pour l'année 2023 (version rectifiée en novembre 2024)	47
PROTOCOLE 8 Modification de la résolution 2023-II-9 relative à la situation économique de la navigation intérieure européenne au 1er semestre 2023 (version rectifiée en novembre 2024)	54
V. Patentes de bateliers et équipages	65
PROTOCOLE 9 Amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin : Modification de l'article 11.01, chiffre 2 (obligation de patente) et de l'annexe 5 (Particularités de la navigation sur les tronçons du Rhin recensés comme tronçons de voies deau intérieures présentant des risques spécifiques)	65
VI. Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin	70
PROTOCOLE 10 Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à modifier l'annexe 13 concernant la présence à bord des certificats et autres documents exigés par le Règlement annexé à l'ADN.....	70
PROTOCOLE 11 Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatifs aux dispositions particulières à certains secteurs (article 9.01, chiffres 2 et 3, et 10.01, chiffre 4).....	74
PROTOCOLE 12 Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) portant harmonisation du terme « certificat de visite » dans le RPNR	76
PROTOCOLE 13 Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et renvoi à l'édition 2025/1 du Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS 2025/1) (Article 1.01).....	82
VII. Prescriptions techniques des bateaux	86
PROTOCOLE 14 Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (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 2025/1).....	86

PROTOCOLE 15	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).....	89
VIII.	Navigation automatisée	89
PROTOCOLE 16	Navigation automatisée	89
IX.	Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure	90
PROTOCOLE 17	Application de l'ADN sur le Rhin – Adaptation des dispositions transitoires de l'annexe 1 à la résolution 2009-II-20	90
X.	Questions relatives à la voie d'eau rhénane	93
PROTOCOLE 18	Réalisation d'une plate-forme d'observation par la commune de Drusenheim, en rive gauche du Rhin au p.k. 318,200.....	93
PROTOCOLE 19	Installation de deux ducs d'Albe complémentaires au poste de chargement de l'industriel TEREOS à Marckolsheim au p.k. 242,000.....	97
PROTOCOLE 20	Installation de deux ducs d'Albe pour l'amarrage de bateaux à grand gabarit en amont de l'écluse de Marckolsheim au p.k. 239,600	102
PROTOCOLE 21	Fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance.....	106
XI.	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	108
PROTOCOLE 22	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	108
XII.	Budget et administration	118
PROTOCOLE 23	Budget de la Commission Centrale pour 2025.....	118
PROTOCOLE 24	Modification du Règlement du personnel	119
XIII.	Questions diverses.....	122
PROTOCOLE 25	Résolutions usuelles de fin d'année	122
XIV.	Communications diverses et points pour information	122
PROTOCOLE 26	Rapport oral des organisations internationales et des États observateurs	122
PROTOCOLE 27	Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).....	122
PROTOCOLE 28	État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR.....	122
PROTOCOLE 29	Adoption du compte rendu de la session plénière du 13 juin 2024.....	128
PROTOCOLE 30	Le marché du travail dans la navigation intérieure européenne	152
PROTOCOLE 31	Communiqué à la presse.....	152
PROTOCOLE 32	Date de la prochaine session plénière	152

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION D'AUTOMNE 2024

I. Ouverture de la session plénière – Adoption de l'ordre du jour

PROTOCOLE 1

Ouverture de la session - Adoption de l'ordre du jour

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

Composition de la Commission centrale

Pas de résolution.

II. Questions générales

PROTOCOLE 3

Coopération de la CCNR avec l'Union européenne Signature d'un nouveau contrat de service avec la DG MOVE de la Commission européenne

Résolution

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/D3/SER/2024-109/SI2.928809 (MOVE-2024-NP-0045) « Technical assistance from the CCNR to the European Commission - Support to IWT Market Observatory and other measures in support of inland navigation in Europe »,

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,

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

PROTOCOLE 4
Révision des programmes de travail 2024-2025

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa volonté d'efficacité consistant à traiter les sujets dans les organes les plus adaptés,

constatant que certaines tâches de ses Comités ont été transférées en intégralité ou en partie au CESNI et figurent à présent sur le programme de travail 2025-2027 de cet organe, adopté le 17 octobre 2024,

adopte les programmes de travail révisés de ses Comités pour les années 2024-2025 figurant en annexe.

Annexe

I – Comité du droit fluvial

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE DF :

Clarification et harmonisation du droit, procédure de plainte

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Mandat de la DM
I-24-1	Questions intéressant les relations avec l'Union européenne et l'articulation du droit rhénan avec le droit communautaire Questions juridiques liées à la mise en œuvre des accords de coopération Outils juridiques disponibles pour renforcer la coopération	permanent		Voir aussi DF (19) 28 intern	DF, sur demande et en coordination avec PRE	I	
I-24-2	Veille juridique/ suivi des conventions internationales Suivre l'état des ratifications des conventions internationales, notamment la CLNI 2012, et répondre aux éventuelles questions liées à leur mise en œuvre	permanent		DF (11) 20	DF	I	
I-24-3	Harmoniser l'utilisation des termes « conducteur » et « bâtiment » dans les trois Règlements de la CCNR	2018 - 2025			DF	I	
I-24-4	Émettre des avis juridiques également à la demande d'autres comités	permanent			DF sur demande et en coordination avec les autres comités	I	

II – Comité économique

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ ECO

Tâches liées au développement de l'Observation du Marché (OM)

Code	Tâches	Durée	Contexte	Base	Compé- ten- ce	Prio- rité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
Travaux liés à l'observation du marché							
II-24-1	Mettre à disposition des données économiques liées à la navigation intérieure en Europe.	Permanent	Assurer une collecte des données la plus complète possible.	Contrat européen 2022-2025	ECO	I	
II-24-2	Recueillir l'avis et les commentaires du Comité en amont de la publication des différents rapports.		Assurer au maximum une cohérence entre les interprétations formulées dans les rapports d'observation du marché et la position des délégations de la CCNR (et du secteur).			I	

Code	Tâches	Durée	Contexte	Base	Compé- ten- ce	Prio- rité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
II-24-3	Basses eaux et navigation rhénane : suivi des aspects économiques.		<p>Suivi régulier des aspects économiques liés aux conséquences des étiages sur la navigation du Rhin :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans le cadre des activités de l'observation du marché - sur demande des délégations pour des analyses plus spécifiques <p>À réaliser en coopération avec le Comité IEN en ce qui concerne les aspects liés à l'infrastructure.</p> <p>En coopération avec IEN :</p> <ul style="list-style-type: none"> - organisation à échéance régulière d'ateliers sur ce thème. - rapport des délégations à échéance régulière sur les initiatives mises en œuvre au niveau national (dans le cadre du groupe de correspondance). 	ECO (22) 62 ECO (21) 15	ECO IEN	I	
Promouvoir la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure et soutenir sa réalisation							
II-24-4	<p>Appui à la mise en œuvre des mesures proposées dans le plan de mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR</p> <p>Dans le cadre de ses compétences, le Comité contribue à la mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR, en coordination avec les autres Comités</p>	2024 - 2025	Mise en place d'un label international pour la protection de l'environnement et du climat : identification des critères de conception, de la méthodologie de mesure des émissions (en deux étapes), des aspects relatifs à sa mise en œuvre, lien avec tous les acteurs impliqués.	Feuille de route de la CCNR	ECO RV DF	I	Mesures V1 de la feuille de route

Code	Tâches	Durée	Contexte	Base	Compétence	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
	concernés et en relation avec l'étude de la CCNR sur le financement de la transition énergétique de la navigation intérieure européenne. Il élabore des propositions pour la coordination des activités de la CCNR en vue de la mise en œuvre des objectifs de la Déclaration de Mannheim dans le domaine économique.		<p>Identification des mesures possibles pour réaliser et financer la transition, œuvrer en faveur d'un programme de subvention européen adapté au secteur de la navigation intérieure en matière de transition énergétique.</p> <p>« Taxonomie de l'UE » : veille technique du Secrétariat sur les travaux relatifs à la taxonomie.</p> <p>Contribution aux prochaines étapes liées à la feuille de route :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rapport d'ici 2025 sur l'avancement de la mise en œuvre de la feuille de route, - au plus tard en 2025 évaluer l'opportunité de la révision de l'« étude de la CCNR », - évaluer d'ici 2025 l'opportunité d'étendre le périmètre de la feuille de route 		<p>ECO</p> <p>ECO</p> <p>ECO RV IEN</p>		<p>Mesures F1 de la feuille de route et paragraphe 4.2 de la Déclaration de Mannheim</p> <p>Mesures F2 de la feuille de route</p> <p>Chapitre 6 de la feuille de route</p>
II-24-5	Fiscalité énergétique et impact sur la navigation intérieure : adaptation aux enjeux climatiques	2024 - 2025	<p>En étroite collaboration avec le Comité DF, suivi de la révision de la directive 2003/96/CE et son impact sur le transport fluvial et la CCNR.</p> <p>Permettre une approche coordonnée au sein de la CCNR.</p> <p>S'assurer de la conformité du régime rhénan avec les enjeux liés au changement climatique.</p>	ECO (23) 6 interne	ECO DF	I	

Code	Tâches	Durée	Contexte	Base	Compétence	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
II-24-6	Mise à disposition d'informations sur les programmes de financement disponibles pour la navigation intérieure aux niveaux national et européen relatifs à la transition énergétique	2024 - 2025	Mise à jour annuelle d'une note de synthèse des mécanismes de financements disponibles pour soutenir la transition énergétique et la modernisation de la flotte au sein des Etats de la CCNR. Le Comité joue essentiellement un rôle de plateforme d'échange.	ECO (22) 70 interne ECO (22)m 88 point 6	ECO	II	Paragraphe 4.1 de la Déclaration de Mannheim
Plateforme d'échange et de coordination de position							
II-24-7	Promouvoir les intérêts de la navigation intérieure, notamment rhénane, dans les discussions ayant un impact économique sur la navigation intérieure en favorisant la coordination entre les délégations, et le cas échéant, les parties prenantes.	2024 - 2025	Identifier les évolutions de la politique européenne et internationale ayant un impact économique important sur le transport fluvial. Le cas échéant, préparer une note d'analyse et développer un argumentaire relatif à ces évolutions. Diffusion de cet argumentaire par les délégations et/ou le Secrétariat auprès des instances pertinentes. Permettre une approche coordonnée au sein de la CCNR et porter la voix du fluvial.	ECO (23)m 12 point 6	ECO	I	Paragraphe 6 de la Déclaration de Mannheim

Code	Tâches	Durée	Contexte	Base	Compétence	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
II-24-8	Invitation d'intervenants extérieurs pour présenter des projets ou des études en lien avec les activités du Comité ECO, les priorités de la Déclaration de Mannheim ou de la feuille de route	2024 - 2025	Permettre à un acteur extérieur d'effectuer une présentation en lien avec les activités du Comité ECO. En particulier, sur l'initiative des délégations ou du Secrétariat, les thématiques liées à la Déclaration de Mannheim pourraient notamment faire l'objet de présentations : meilleure intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques numériques et multimodales, chargement/déchargement plus rapide et efficace des cargaisons de bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes, aspects climatique et énergétique et leur financement.		ECO	II	

III – Comité de l'infrastructure et de l'environnement

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ IEN :

Entretien et amélioration de la voie navigable, thèmes généraux concernant l'environnement, questions fondamentales du développement durable de la navigation intérieure

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-24-1	Amélioration de la sécurité et du bon ordre de la navigation rhénane lors de l'utilisation de combustibles de substitution.	2024-2025	<p>Les services qui interviennent en cas d'incidents sur le Rhin, c'est-à-dire les services de secours, les pompiers et la police, éventuellement aussi les administrations en charge des voies d'eau, devraient être en mesure de contrer avec succès les incidents dangereux dans lesquels sont impliqués des combustibles de substitution ou des systèmes de stockage d'électricité de grande capacité.</p> <p>Un événement, par exemple une table ronde ou un atelier, pourrait être organisé en 2025 à cette fin. À cet égard, il sera nécessaire de traiter en 2024 des aspects supplémentaires relatifs à l'organisation, par exemple la possibilité de demander une contribution financière aux participants, et d'effectuer des travaux préparatoires tels que l'élaboration d'un projet de programme.</p> <p>(Voir aussi III-22-1)</p>	IEN (21) 71 = IEN/G (21) 43	IEN/G	II	→ 4.1

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-24-2	<p>Appui à la mise en œuvre des mesures proposées dans le plan de mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR.</p> <p>Dans le cadre de ses compétences, le comité contribue à la mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR, en coordination avec les autres comités compétents. Il élabore des propositions pour la coordination des activités de la CCNR en vue de la mise en œuvre des objectifs de la Déclaration de Mannheim dans le domaine des infrastructures.</p>		<p>Contribution aux prochaines étapes dans le cadre de la feuille de route :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la feuille de route d'ici 2025, • Examen de la pertinence d'une révision de l'étude de la CCNR d'ici 2025 au plus tard, • Examen d'une possible extension de la portée de la feuille de route d'ici 2025. 		ECO/R V/ IEN	I	→ 5 Chapitre 6 de la feuille de route
			<p>La feuille de route pour la réduction des émissions revêt une grande importance stratégique pour la CCNR et contient des éléments liés à l'infrastructure.</p> <p>Le comité se réunit à cet effet en fonction des besoins thématiques, dans le cadre de réunions communes avec le Comité économique et le Comité du règlement de visite. L'accent est actuellement mis sur les échanges concernant les mesures nationales de mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR ainsi que sur le label de la CCNR concernant les émissions. (Voir aussi III-22-4)</p>		IEN	II	→ 4.1

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
			<p>Soutien au développement de propositions relatives à l'infrastructure pour la mise à la disposition de la navigation intérieure de sources d'énergie alternatives dans le cadre des mesures R1f et R3 de la feuille de route.</p> <p>À l'avenir, les sources d'énergie alternatives seront de plus en plus utilisées. La CCNR voit un intérêt à ce que l'infrastructure nécessaire à cette fin soit mise à disposition dans la mesure requise. En coordination avec le Comité du règlement de visite, les activités nationales et européennes correspondantes seront accompagnées et soutenues par des impulsions ciblées. (Voir aussi la mesure R3 de la feuille de route)</p> <p>Le comité travaille à l'identification des lacunes techniques et juridiques dans les réglementations relatives aux stations d'avitaillement en sources d'énergie alternatives. De premiers éléments importants ont déjà pu être identifiés lors de l'atelier consacré à l'alimentation électrique à quai. (Voir aussi le document IEN (22) 6 et la mesure R1f de la feuille de route).</p> <p>(Voir aussi III-22-8).</p>		IEN/G	II	→ 5

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-24-3	Élaboration d'exigences applicables au Rhin en tant que voie d'eau	2024	<p>À l'avenir, la navigation intérieure devra encore mieux prendre en compte les objectifs des autres usagers. La CIPR a défini ses objectifs dans le cadre du programme « Rhin2040 ». Pour sa part, le comité formulera des objectifs pour l'utilisation du Rhin en tant que voie d'eau.</p> <p>Le comité a transmis son projet aux autres comités au printemps et prévoit d'achever les travaux fin 2023 ou début 2024. Par la suite (en 2024 ou 2025), les résultats seront présentés aux parties prenantes dans le cadre d'un événement qui reste à définir.</p> <p>(Voir III-22-3)</p>	<p>IEN (19)m 24, point 7</p> <p>IEN (21) 31 interne</p> <p>IEN (21)m 37, point 16</p>	IEN	I	→ 6.1

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-24-4	<p>Présentation de la position de la CCNR et représentation des intérêts de la navigation rhénane dans les travaux de la Commission européenne pour l'élaboration d'un concept de « Good Navigation Status (GNS) » et dans le contexte de la mise en œuvre du règlement RTE-T.</p>	<p>2024 - 2025</p>	<p>La version révisée du règlement RTE-T devrait être publiée fin 2023.</p> <p>Des travaux sur le thème du GNS et permettant de contribuer à la mise en œuvre du règlement RTE-T seront également nécessaires en 2024 et 2025 dans le cadre d'un éventuel groupe d'experts européens (par exemple, NAIADES). Le comité doit représenter la position de la CCNR à travers ses membres au sein de ce groupe.</p> <p>Des activités supplémentaires ciblées sont nécessaires de la part des parties prenantes.</p> <p>(Voir III-22-5)</p>	<p>IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48</p> <p>IEN (19) 8 = IEN/G (19) 10</p> <p>IEN (21) 44 interne = IEN/G (20) 33 interne</p> <p>IEN (21) 60 = IEN/G (21) 37</p>	<p>IEN/G</p>	<p>I</p>	<p>→ 2.1</p>

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-24-5	Élaboration de propositions aux fins de l'amélioration quantitative et qualitative des aires de stationnement sur le Rhin, en particulier en ce qui concerne leur raccordement au réseau électrique terrestre et leur équipement en stations de recharge.	2024 - 2025	<p>L'achèvement des travaux relatifs aux aspects quantitatifs est prévu pour fin 2023. Ensuite devront être effectués des travaux concernant la répartition régionale d'aires de stationnement supplémentaires, la détermination du taux d'occupation des aires de stationnement existantes et, parallèlement, les aspects qualitatifs des aires de stationnement.</p> <p>De premières mesures à court terme découlant du plan d'action relatif à l'alimentation électrique à quai dans les aires de stationnement seront mises en œuvre.</p> <p>(Voir III-22-7)</p>	<p>IEN (19)m 24, point 6.1</p> <p>IEN (21) m 37, point 7</p> <p>IEN (21) 26 interne</p> <p>IEN (23)m 34, point 6.1</p> <p>IEN (23) 37</p>	IEN/G	I	<p>→ 5</p> <p>→ 7.2</p>
III-24-6	Analyse des activités et documents de la Commission européenne aux fins de la mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau (directive 2000/60/CE) pour le Rhin et la navigation rhénane et, si nécessaire, formulation de recommandations concernant les actions à mener en appui aux délégations.	2024 - 2025	<p>Suivi des activités dans le cadre de la stratégie commune de mise en œuvre (CIS) de la Commission européenne ;</p> <p>Coordination des activités de la CIS ayant une incidence sur la navigation.</p> <p>(Voir III-22-10)</p>	IEN (13) 32	IEN/G	II	

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-24-7	<p>Changement climatique (atténuation et adaptation) : analyses d'études sur les effets du changement climatique sur la voie fluviale rhénane. Examen des attentes de la navigation intérieure vis-à-vis du Rhin en tant que voie d'eau. Élaboration de recommandations d'actions à mener pour une possible adaptation de l'infrastructure.</p> <p>Adaptation permanente du rapport de situation de la CCNR relatif au changement climatique et à son impact sur [la navigation rhénane et] l'infrastructure.</p>	2024 - 2025	<p>Le comité a décidé d'actualiser le rapport de situation sur la base de la régionalisation du sixième rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) à partir de 2023.</p> <p>Le cas échéant, le comité actualise le texte relatif au changement climatique publié sur le site Internet de la CCNR.</p> <p>Le comité suit les développements au sein de la CHR et de la CIPR et ajuste ses décisions si nécessaire.</p> <p>Le comité procède à l'adaptation permanente de son rapport de situation.</p> <p>(Voir III-22-11)</p>	<p>2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III</p> <p>IEN (20)m 81, point 9</p>	IEN/G	I	

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-24-8	Basses eaux : Analyse des études réalisées par la CHR et la CIPR sur les basses eaux du Rhin. Élaboration de recommandations d'actions à mener pour une possible adaptation de l'infrastructure. Poursuite des activités concernant le document de réflexion « Act Now! ».	2024 - 2025	<p>Analyse des conséquences des basses eaux sur la navigation rhénane et formulation de recommandations pour l'infrastructure. Coopération avec le Comité économique en ce qui concerne les aspects économiques sur la base de la troisième édition du document de réflexion « Act Now! ».</p> <p>(Voir III-22-12)</p>	<p>IEN (18) 39 = IEN/G (18) 35 = ECO (18) 41</p> <p>IEN (21)m 37, point 11</p> <p>IEN (21) 20</p>	IEN/G	II	→ 1
III-24-9	Révision et actualisation de la « Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la CCNR » et des « Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin ».	2024 - 2025	<p>Au cours des dernières années ont été constatées quelques erreurs dans les procédures du comité et des propositions d'améliorations ont été transmises.</p> <p>Le comité pourrait vérifier les exigences minimales et, le cas échéant, les actualiser.</p>	<p>2016-II-17</p> <p>IEN (18) 7</p>	IEN	II	

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-24-10	Identification de goulets d'étranglement sur le Rhin	2024 - 2025	Recensement d'éventuels goulets d'étranglement aux ponts franchissant le Rhin. Recensement des hauteurs et largeurs libres des passes navigables des ponts. Présentation d'une liste d'ici la fin de l'année 2025.	IEN (22)m 88, point 4.1	IEN/G	II	
III-24-11	Possibilités de soutien infrastructurel pour le transfert de transports à grand gabarit et les transports lourds vers les voies d'eau	2024 - 2025	Échange sur l'extension de l'inventaire aux sites de manutention pour les transports à grand gabarit et lourds sur l'intégralité du Rhin, sur l'extension de Hubs adaptés à ces transports le long du Rhin et sur un appui infrastructurel à la création de réseaux Ro-Ro sur le Rhin	IEN (23) 54	IEN	II	→ 6
III-24-12	Évaluation et préparation de l'approbation de travaux de construction ayant une incidence sur la navigation	Perma -nent		1995-I-29	IEN/G	P ¹	
III-24-13	Vérification de la disponibilité des écluses sur le Rhin supérieur	Perma -nent	Participation aux réunions régulières pour la coordination des périodes de chômage des écluses sur le Rhin supérieur.	2007-II-6, IV	IEN/G	P	

¹ P = tâche permanente.

IV – Comité du règlement de police

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ RP :

Sécurité d'exploitation des bateaux, exploitation des bateaux et comportement dans le trafic ;
River Information Services (RIS)

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
Sécurité d'exploitation des bateaux, exploitation des bateaux et comportement dans le trafic							
IV-24-1	Promotion de l'utilisation de combustibles alternatifs dans la navigation intérieure – Prescriptions en matière de sécurité et d'infrastructure	2022 - 2025	RPNR, ES-TRIN	RP/G (21) 58 = RP (21) 59 RP/G (23) 53 = RP (23) 46 = RIS/G (23) 27	RP/G (RV)	I	→5
IV-24-2	Adaptation des prescriptions relatives à la présence à bord de certificats et autres documents de bord sous forme électronique	2016 - 2025	Article 1.10 et annexe 13 du RPNR	Résolutions 2019-II-16, 2021-I-10 et 2022-II-14	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	II	→5
IV-24-3	Balisage de la voie d'eau et des obstacles	2024 - 2025	Annexe 8, section III du RPNR	RP/G (23) 36 = RP (23) 29	RP/G	II	→5
IV-24-4	Article 14.09 du RPNR – Modification concernant les aires de stationnement dans le secteur de la rade de Wesseling / Godorf	2024 - 2025	Article 14.09 du RPNR	RP/G (23) 42 = RP (23) 40	RP/G	II	
IV-24-5	Examen de la possible incidence sur le RPNR de l'utilisation et du fonctionnement des assistants de guidage en navigation intérieure (AGNI)	2023 - 2025	RPNR	RP/G (23) 54 = RP (23) 47 = RN (23) 35	RP/G (RIS/G)	II	→5

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
IV-24-6	Article 3.10 du RPNR - Signalisation des convois poussés faisant route	2024 - 2025	Article 3.10 du RPNR	RP (23) 50 = RP/G (23) 59	RP/G	II	
IV-24-7	Analyse et, le cas échéant, adaptation du RPNR au regard de la navigation automatisée	2022 - 2025	RPNR	RP (21) 61 rev. 1 = RP/G (21) 60 rev. 1 = RIS/G (21) 45 rev. 1 RP/G (23) 11	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-24-8	Examen des prescriptions relatives à la position des feux de côté	2020 - 2025	Article 3.08 du RPNR	RP (23) 66 = RP/G (23) 67	RP/G	II	

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
Services d'information fluviale							
IV-24-9	Extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à compter du 1^{er} décembre 2026	2023 - 2025	Article 12.01 du RPNR	Résolution 2023-I-8 RP/G (23) 56 = RIS/G (23) 28	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-24- 10	Actualisation des renvois aux standards SIF au sein du RPNR	2024 - 2025	RPNR, ES-RIS	RP (19) 69 rev. 1 interne = RP/G (19) 78 rev. 1 interne = RIS/G (19) 58 rev. 1 interne	RP/G (RIS/G)	P ¹	
IV-24-11	Actualisation de la brochure électronique et de la brochure d'information relative à l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en système de visualisation de cartes électroniques	2022 - 2025	RPNR	RP (21)m 34, point 7.2	RIS/G	P	
IV-24-12	Présentation d'une proposition de décision concernant l'introduction de l'obligation d'indiquer l'utilisation du panneau bleu dans l'ECDIS Intérieur	2014 - 2025	Article 4.07 du RPNR, (Annexe 5 de l'ES-TRIN)	RP (21) 41 rev. 2 = RP/G (21) 41 rev. 2 = RIS/G (21) 34 rev. 2 RIS/G (22) 9 rev. 1	RIS/G (RP/G)	II	→5

¹ P pour « permanent »

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
IV-24-13	Examen de la possible incidence sur le RPNR de l'utilisation d'installations radar de plaisance, de futurs radars à semi-conducteurs et de données radar pour d'autres applications	2022 - 2025	RPNR	RP (23) 52 rev. 2 = RP/G (23) 62 rev. 2 = RISG (23) 36 rev. 2 RIS/G (23) 17	RIS/G (RP/G)	II	
IV-24-14	Mise en place d'exigences durables pour les appareils d'information et de navigation	2022 - 2025	RPNR, ES-TRIN	RP (23) 51 = RP/G (23) 61 = RISG (23) 35 RIS/G (22) 43 rev. 1	RIS/G (RP/G)	I	
IV-24-15	Examen des questions stratégiques sur les possibles exigences et recommandations concernant les centres de conduite à distance	2022 - 2025		RP (21) 67 = RIS/G (21) 49 = RP/G (21) 64	RP/G (RIS/G)	II	→5
IV-24-16	Élaboration de mesures pour accroître la cyber-résistance et maintenir les services de navigation intérieure sur le Rhin en cas de cyberattaques	2020 - 2025	RPNR, ES-TRIN, ES-RIS	RP (19) 35 = RP/G (19) 46 = RIS/G (19) 35 RP (21) 83 interne rev. 1 = RIS/G (21) 59 intern rev. 1 RP (22) 41 rev. 3 interne = RP/G (22) 49 rev. 3 interne =	RIS/G RIS/G Cyber RP/G	I	→5

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
				RIS/G (22) 31 rev. 3 interne			
IV-24-17	Suivi de l'évolution de l'utilisation des messages spécifiques aux applications (ASM - Application Specific Messages)	2017 - 2025	Article 4.07 du RPNR	RIS/G (21) 35 rev. 2 = RP (21) 42 rev. 2 = RP/G (21) 42 rev. 2	RIS/G (RP/G)	II	→5
IV-24-18	Suivi de l'évolution de l'utilisation des messages d'aide à la navigation dans l'AIS Intérieur (AtoN - Aids to Navigation)	2018 - 2025	Article 4.07 du RPNR	RIS/G (21) 36 rev. 1 = RP (21) 43 rev. 1 = RP/G (21) 43 rev. 1	RIS/G (RP/G)	I	→5
IV-24-19	Travaux préparatoires pour une nouvelle stratégie du numérique	2016 - 2025		RP (21) 81 = RIS/G (21) 57 = RP/G (21) 72 RP (22) 26 = RP/G (22) 26 = RIS/G (22) 11 RP (23) 33m, point 8	RIS/G	II	→5

V – Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ STF :
Patentes du Rhin, qualifications et conditions de travail des bateliers

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim
Actualisations du RPN							
V-24-1	Compilation des points susceptibles d'être améliorés dans le RPN et préparation des éventuels amendements correspondants	2024-2025	RPN	Résolution 2022-II-9	STF et STF/G	P	Paragraphes 2 et 7
V-24-2	Mise à jour du RPN pour la mise en conformité des références, de la terminologie et amendements techniques mineurs	2024-2025	RPN	Résolution 2022-II-9	STF et STF/G	P	
Mise en œuvre harmonisée du RPN et coopération entre les autorités							
V-24-3	Accompagnement de la mise en œuvre du RPN, recherche de solutions harmonisées et coopération entre les autorités, actualisation des listes et tableaux pour la mise en œuvre du RPN	2024-2025	RPN	Résolution 2022-II-9 STF/G (23) 31 STF/G (23) 27	STF et STF/G	P	
V-24-4	Examen de la possibilité, et le cas échéant des conditions, pour faire passer des examens en langue anglaise	2024-2025	-	STF (23) 36 (analyse de problème CH)	STF et STF/G	II	Paragraphe 7

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim
V-24-5	Gestion et évaluation des arrangements administratifs et si nécessaire, procédures de reconnaissance supplémentaires	2024-2025	RPN, chapitre 20	Résolution 2016-I-7 Arrangements administratifs STF (23) 41 intern (analyse de problème)	STF et STF/G	P	
V-24-6	Clarification du terme « confiscation » et harmonisation des approches pratiques	2024-2025	RPN et Directive (UE) 2017/2397	STF (23) 43 intern (analyse de problème BE)	STF et STF/G	II	
Innovations : nouvelles technologies, verdissement et flexibilité des équipages							
V-24-7	Examen de la nécessité d'un cadre juridique pour les membres d'équipage à bord des bâtiments à propulsion alternative, y compris la possibilité d'utiliser des simulateurs pour l'avitaillement	2024-2025	RPN	Résolution 2022-II-9 STF (23) 51 interne (analyse de problème DE) STF (23) 54 (analyse de problème BE)	STF et STF/G	II	Paragraphe 7
V-24-8	Suivi de l'initiative de la Commission européenne en matière d'équipage et outils électroniques	2024-2025	-	PRE (23)m 9, 2.3	STF et STF/G	I	Paragrapes 2 et 7
V-24-9	Analyse des lacunes dans le RPN en matière de navigation automatisée et de conduite à distance, ainsi que des adaptations nécessaires	2024	RPN	STF (23) 45 intern (analyse de problème BE)	STF et STF/G	I	Point 7

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim
V-24-10	Formulation d'avis sur les demandes de dérogations pour des projets pilotes soumis au Comité RN en ce qui concerne les qualifications professionnelles et les équipages	2024-2025		Procédure d'autorisation d'un projet pilote de navigation automatisée et de conduite à distance sur le Rhin	STF, en lien avec RN	P	Paragraphe 7
V-24-11	Élaborer une méthodologie relative aux équipages et aux qualifications pour la navigation automatisée ou commandée à distance.	2025	-	STF (23) 54 (analyse de problème BE)	STF	I	Paragraphe 7

VI – Comité du règlement de visite

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ RV :

Sécurité technique des bateaux, construction et équipement des bâtiments

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR sur les émissions
VI-24-1	Délivrance des recommandations pour des équivalences et dérogations en application de l'article 2.20 du RVBR	2024-2025	RVBR, Article 2.20	-	RV/G	P	Mesure V3 de la feuille de route et paragraphe 5 de la Déclaration de Mannheim
VI-24-2	Adaptation du RVBR pour tenir compte de la publication de nouvelles éditions de l'ES-TRIN et des nouvelles évolutions	2024	RVBR Article 1.01, chiffre 25	2017-II-20 2019-I-11 2020-II-22 2022-II-15	RV/G - RV	P	Mesure R1a de la feuille de route
VI-24-3	<p>Appui à la mise en œuvre des mesures proposées dans le plan de mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un label international pour la protection de l'environnement et du climat : travaux préparatoires relatifs à l'identification des critères de conception, de la méthodologie de mesure des émissions (en deux étapes), des aspects relatifs à sa mise en œuvre, en lien avec tous les acteurs impliqués. - Actualisation de la liste des bateaux innovants - Collecte de données annuelles relatives aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants - Stimuler les projets de recherche et d'innovation - Contribution aux prochaines étapes fixées par le Chapitre 6 de la feuille de route (c'est-à-dire principalement d'ici 2025 un rapport d'avancement ainsi qu'une évaluation de l'opportunité de réviser les études sur les technologies et d'étendre le périmètre de la feuille de route) 	2024-2025	-	2021-II-36 (feuille de route sur les émissions) RV (23)m 35, point 5 RV (21)m 23, point 3.1	RV – ECO – IEN – DF	I	Mesures V1, V4, V6 et F3 de la feuille de route et paragraphe 4 de la Déclaration de Mannheim

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR sur les émissions
VI-24-4	Examen des questions stratégiques en vue de proposer au CESNI une solution collective pour la préservation de certains bateaux en relation avec l'expiration des dispositions transitoires à long terme de l'ES-TRIN	2025	RVBR, ES-TRIN	Priorités présidence néerlandaise PRE (23) 18	RV/G - RV	I	-
VI-24-5	Examen des questions stratégiques sur les possibles exigences et recommandations concernant les centres de conduite à distance	2025	RVBR, ES-TRIN	RV (21) 62 RV/G (22) 37 rev. 1 = RN (23) 9	RVG – RN - RN	II	Paragraphe 5 de la Déclaration de Mannheim
VI-24-6	Clarification de la procédure de reconnaissance des sociétés de classification au sein de la CCNR	2025	RVBR	RV (21) 55 RV/G (23) 8 = RV (23) 3	RV	II	-
VI-24-7	En coopération avec les Comités IEN et ECO, veille sur les obstacles et lacunes réglementaires pour l'adaptation des bateaux aux épisodes de basses eaux et, le cas échéant, préparation d'une proposition coordonnée à l'attention du CESNI.	2025	RVBR, ES-TRIN	RV (22)m 79, point 9	RV/G	II	-
VI-24-8	Tâches susceptibles de résulter du programme de travail du CESNI, du Comité du règlement de police, du Comité économique, du Comité restreint de navigation, d'un autre Comité ou de la présidence de la CCNR sur la base d'un mandat particulier ou d'une analyse du problème	2024-2025	-	-	RVG – RV	II	-

VII – Comité restreint de navigation

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ RN :

Pilotage et coordination des travaux relatifs à la navigation automatisée

N°	Tâche	Durée	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
VII-24-1	Instruction des demandes de recommandation aux règlements de la CCNR	Permanente	Résolution 2020-II-21	RN	P	→5
VII-24-2	Suivi de l'acceptation et de l'application de la définition internationale des niveaux d'automatisation de la navigation intérieure, en particulier en dehors de la CCNR	Permanente	Résolutions 2018-II-16 et 2020-II-21	RN	P	→5
VII-24-3	Élaboration d'un glossaire portant sur la navigation automatisée et les bâtiments conduits à distance dans les trois langues de travail de la CCNR plus la langue anglaise	Permanente	RN (23) 24 = RP (23) 34 = RP/G (23) 38 = RV (23) 33 = RV/G (23) 27 = IEN (23) 36 = IEN/G (23) 29 = DF (23) 21 = STF (23) 29	RN	P	→5
VII-24-4	Inventaire des projets pilotes en matière de navigation automatisée et de bâtiments conduits à distance	Permanente	Résolution 2018-II-16 automation.ccr-zkr.org	RN	P	→5
VII-24-5	Actualisation des documents cadres pour réaliser un projet pilote sur le Rhin en tenant compte de l'expérience acquise	Permanente	https://www.ccr-zkr.org/12050000-fr.html#04	RN	I	→5

N°	Tâche	Durée	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
VII-24-6	Recueillir les enseignements acquis dans le cadre de projets pilotes de navigation automatisée et de bâtiments conduits à distance	Permanente	Résolution 2020-II-21	RN	P	→5
VII-24-7	Élaboration d'une procédure pour l'évaluation des résultats des projets pilotes achevés et ayant bénéficié d'une recommandation de la CCNR	2023-2025	RN (21) 12 rev. 5 ; RN (22)m 16, point 3.1	RN	II	→5
VII-24-8	Coordination des travaux relatifs à la navigation automatisée en lien avec les autres Comités de la CCNR (STF, RV, RP, et lorsque la situation l'exige IEN, MD et DF)	Permanente	Résolution 2020-II-21	RN	P	→5
VII-24-9	Coordination des travaux relatifs aux centres de conduite à distance en lien avec les autres Comités de la CCNR (STF, RV, RP, et lorsque la situation l'exige IEN, MD et DF)	Permanente	RN (23) 12 = RP (23) 14 = RP/G (23) 28 = RV (23) 12 = RV/G (23) 13 = STF (23) 15 ; RN (23) 31 = RP (23) 41 = RP/G (23) 43 = RV (23) 40 = RV/G (23) 31 = STF (23) 18 = DF (23) 24	RN	P	→5
VII-24-10	Suivi du développement de nouvelles technologies qui peuvent être utiles pour la navigation automatisée	Permanente	RN (23) 43	RN	P	→5

III. Questions juridiques

PROTOCOLE 5 Questions juridiques

Pas de résolution.

IV. Aspects économiques

PROTOCOLE 6 Situation économique de la navigation intérieure sur le Rhin au 1er semestre 2024

Résolution

La Commission Centrale,

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

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation intérieure sur le Rhin au 1^{er} semestre 2024.

Annexe

1. Tonnage transporté sur le Rhin

Méthodologie

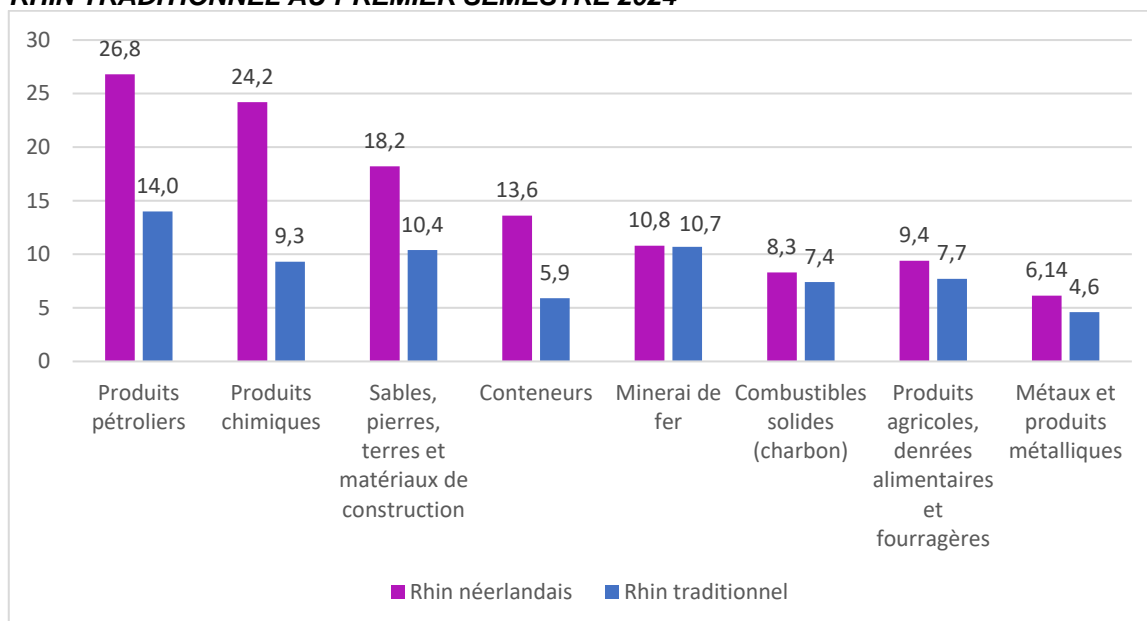
Dans des rapports plus anciens, on entendait par « trafic rhénan » le trafic entre Bâle et la frontière germano-néerlandaise. Ce concept, également appelé « trafic rhénan traditionnel », ne prenait pas en compte le transport de marchandises effectué sur le Rhin néerlandais et dans le delta du Rhin néerlandais¹.

Grâce à la coopération avec le Rijkswaterstaat, le transport de marchandises dans le delta du Rhin néerlandais a pu être inclus dans la collecte des données réalisée en 2023. Il a d'abord fallu, à cette fin, délimiter le cadre géographique de la collecte et définir les voies d'eau des Pays-Bas faisant partie du Rhin². La liaison entre le delta du Rhin et le port d'Anvers a également été prise en compte (liaison Rhin-Escaut), ce qui contribue notamment aux volumes élevés de produits pétroliers ou produits chimiques observés sur le Rhin néerlandais.

Le Rijkswaterstaat a fourni les données correspondant à cette sélection, lesquelles ont été évaluées par le Secrétariat. La figure suivante montre le volume de marchandises transportées au cours du premier semestre 2024 sur le Rhin néerlandais (calcul fondé sur des données communiquées par le Rijkswaterstaat) et sur le Rhin traditionnel (calcul reposant sur des données fournies par Destatis).

On observe que les volumes de marchandises liquides transportés sur le Rhin néerlandais sont nettement supérieurs à ceux transportés sur le Rhin traditionnel. Il n'est pas possible d'additionner les volumes transportés sur les deux sections du Rhin, car cela conduirait à un double comptage. En effet, une part importante des marchandises transportées aux Pays-Bas est également acheminée sur le Rhin traditionnel.

FIGURE 1 : VOLUMES TOTAUX TRANSPORTÉS SUR LE RHIN NÉERLANDAIS ET SUR LE RHIN TRADITIONNEL AU PREMIER SEMESTRE 2024



Source : calcul réalisé par la CCNR à partir de données du Rijkswaterstaat et de Destatis

¹ Le Rhin néerlandais formant un delta, les expressions « Rhin néerlandais » et « delta du Rhin néerlandais » s'utilisent comme des synonymes.

² Voies d'eau prises en compte : Waal, Hollands Diep, Boven-Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden-Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Schelde-Verbinding, Hartelkanaal, IJssel.

Évolution de la situation macroéconomique

L'économie mondiale a montré des signes de reprise au cours du premier semestre 2024, après le début de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine. La croissance économique a fait preuve d'une étonnante résilience face aux crises énergétique et alimentaire liées à la guerre, à la hausse de l'inflation mondiale et aux interruptions de la chaîne d'approvisionnement dues à la pandémie. L'inflation a diminué et devrait atteindre 2 % dans les économies avancées d'ici 2025, ce qui correspond au taux généralement visé par les banques centrales. Cela étant, le commerce rencontre davantage de difficultés, sa reprise étant entravée par les nombreuses barrières commerciales érigées dans le cadre de la réorganisation mondiale des structures commerciales.

Vers la fin de l'année 2023, le commerce et le transport de conteneurs ont subi encore davantage les effets de la crise de la mer Rouge¹, si bien que, malgré un premier semestre prometteur, ils ont presque stagné en 2023 (+0,3 %). Le commerce mondial devrait cependant se redresser et croître lentement en 2024 et 2025, en affichant un taux inférieur à la moyenne atteinte avant la pandémie (3,3 % et 3,6 %, respectivement, contre une moyenne de 4,9 % auparavant).

Au début de l'année 2024, il y a eu des signes de reprise dans les ports maritimes européens, étant donné que le transbordement de conteneurs a augmenté de plus de 13 % entre janvier et avril 2024. Cela pourrait cependant n'être que temporaire, étant donné que les tensions et les incertitudes internationales restent élevées et que cette amélioration pourrait en partie découler des perspectives de reprise économique en Europe ou des itinéraires suivis par les navires pour contourner l'Afrique au lieu de traverser la mer Rouge.

L'évolution du trafic rhénan au cours du premier semestre 2024

L'évolution du trafic rhénan au cours du premier semestre 2024 a reflété, d'une part, des évolutions macroéconomiques et, d'autre part, des évolutions sectorielles et structurelles. Ainsi, le transport de conteneurs a encore connu un léger recul, mais la tendance à la baisse a déjà pris fin. Le transport de vrac sec a connu une évolution négative, en rapport avec deux segments de marché (sables, terres et matériaux de construction et combustibles solides). Le transport de combustibles solides a accusé une nette diminution, coïncidant avec la fin de l'essor qu'a connu le charbon dans le secteur de l'énergie. Le transport de vrac liquide a connu une évolution positive.

TABLEAU 1 : VOLUME DE MARCHANDISES TRANSPORTÉ SUR L'ENSEMBLE DU RHIN AUX PREMIERS SEMESTRES 2021, 2022, 2023 ET 2024, PAR TYPE DE CARGAISON

	Premier semestre (en mio t.)				2024/2023 en %
	2021	2022	2023	2024	
Transport total	159,43	155,32	145,36	143,11	-1,5
Vrac sec	74,45	73,89	68,60	63,28	-7,8
Vrac liquide	55,77	54,41	52,71	55,56	+5,4
Cargaisons de conteneurs*	19,13	17,55	14,75	14,59	-1,1

Sources : Destatis, Rijkswaterstaat, analyse de la CCNR

* Le poids propre des conteneurs est pris en compte.

¹ Le 19 octobre 2023, le mouvement yéménite houthi lançait des attaques contre des navires marchands en mer Rouge. Ces incidents, connus sous l'appellation « crise de la mer Rouge », ont contraint des centaines de navires à changer d'itinéraire et à passer par le cap de Bonne-Espérance pour éviter d'être pris pour cible. Malgré les efforts du Conseil de sécurité des Nations Unies pour faire respecter la liberté de navigation, cette crise a entraîné un recul significatif du transport international de conteneurs à la fin de l'année 2023. En Europe, où 75 % des exportations transitent généralement par la mer Rouge, la chute a été particulièrement rude.

TABLEAU 2 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR L'ENSEMBLE DU RHIN AUX PREMIERS SEMESTRES 2021, 2022, 2023 et 2024, SELON LES PRINCIPAUX SEGMENTS DE MARCHANDISES *

	Premier semestre 2021 en mio t.	Premier semestre 2022 en mio t.	Premier semestre 2023 en mio t.	Premier semestre 2024 en mio t.	Variation 2024/2023 en %
Produits pétroliers	33,2	30,7	31,7	32,8	+3,5
Produits chimiques	25,4	26,2	22,9	24,8	+8,3
Sables, pierres, terres et matériaux de construction	28,5	26,2	25,7	23,3	-9,4
Conteneurs	19,13	17,6	14,8	14,6	-1,3
Produits agricoles, denrées alimentaires et fourragères	14,6	14,8	13,3	13,6	+2,7
Minerai de fer	11,6	11,0	11,3	11,5	+1,8
Combustibles solides (charbon)	11,5	14,4	11,8	8,6	-27,0
Métaux et produits métalliques	7,8	8,3	7,4	7,5	+/-0

Sources : Destatis, Rijkswaterstaat, analyse de la CCNR

* La somme des segments de marchandises sélectionnés ne correspond pas au transport total.

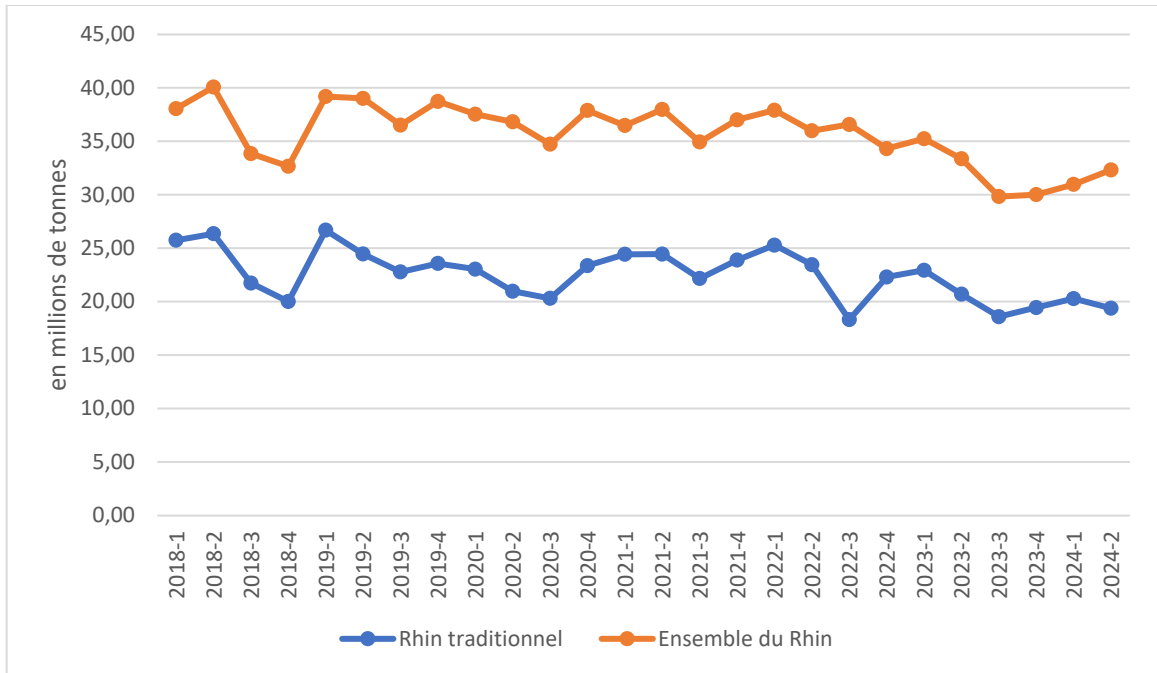
Bien qu'une baisse globale soit encore enregistrée au premier semestre 2024, elle est moins importante qu'en 2023, et découle essentiellement de la diminution que connaît le transport de charbon. Par ailleurs, les évolutions sont à prendre en compte de manière très différenciée selon le type de marchandise.

En ce qui concerne le plus grand segment de marchandises, celui des produits pétroliers, la demande de transport a légèrement augmenté (de 3,5 %) au premier semestre 2024. Le niveau à peu près constant des cours du pétrole au premier semestre 2024, qui avaient baissé entre le milieu de l'année 2022 et celui de l'année 2023, a probablement joué un rôle. Ainsi, les conditions cadres conjoncturelles pour ce segment de marchandises ont été meilleures que pour la plupart des autres segments. La tendance à la baisse des produits chimiques a également pris fin, compte tenu de la baisse des prix des matières premières chimiques.

Le recul continu des sables, terres et matériaux de construction est lié aux interruptions et retards survenus dans la chaîne d'approvisionnement et à la pénurie de personnel dont souffre le secteur de la construction. Un autre facteur majeur qui a eu une incidence sur la demande de transport pour les sables, terres et matériaux de construction était le niveau élevé des taux d'intérêt. Bien que la Banque centrale européenne ait modifié sa politique en matière de taux au second semestre 2024 (en baissant légèrement les différents taux directeurs), le premier semestre a encore été marqué par des taux d'intérêt élevés. En raison du mécanisme de transmission des taux d'intérêt, les taux d'intérêt élevés à court terme appliqués au niveau macroéconomique se répercutent également sur les taux d'intérêt à long terme, comme c'est le cas pour les prêts à la construction. Les taux d'intérêt élevés entraînent une baisse de la demande de prêts à la construction et, par conséquent, une diminution de l'activité de construction et du transport de matériaux de construction.

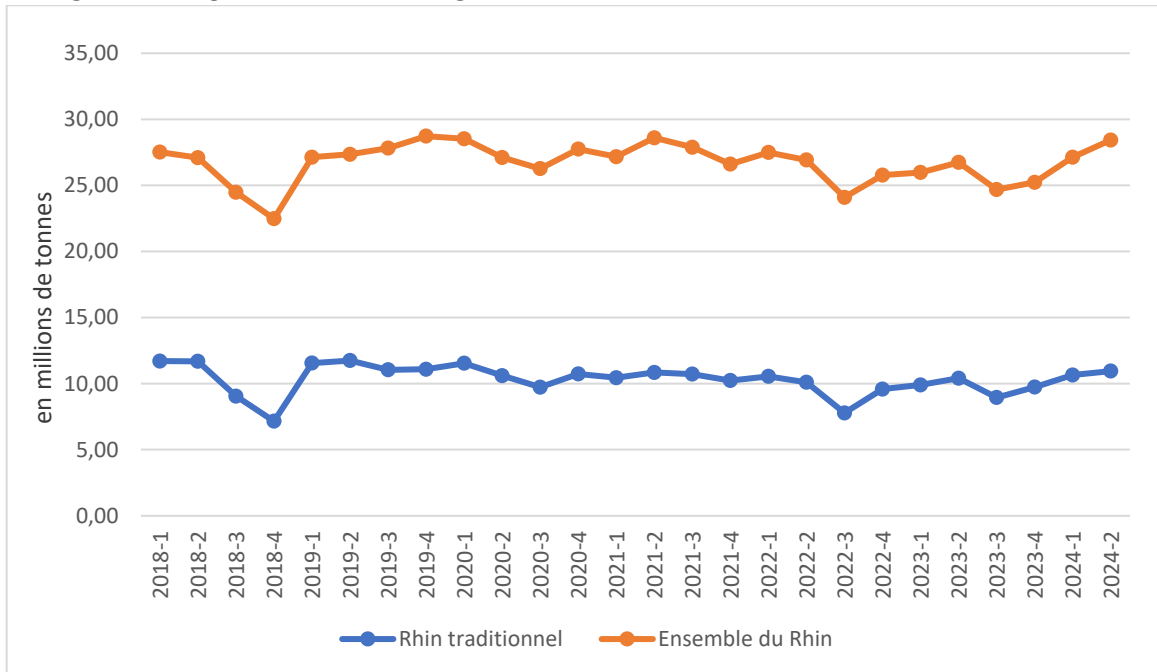
Alors que le transport de charbon suivait encore une tendance à la hausse en 2022, en raison des effets liés à la crise énergétique, ces effets ont disparu en 2023 et 2024. En conséquence, le transport de charbon a poursuivi sa nette tendance à la baisse, qui a fortement influencé l'évolution générale.

FIGURE 2 : VOLUME DE VRAC SEC TRANSPORTÉ SUR LE RHIN TRADITIONNEL ET L'ENSEMBLE DU RHIN PAR TRIMESTRE



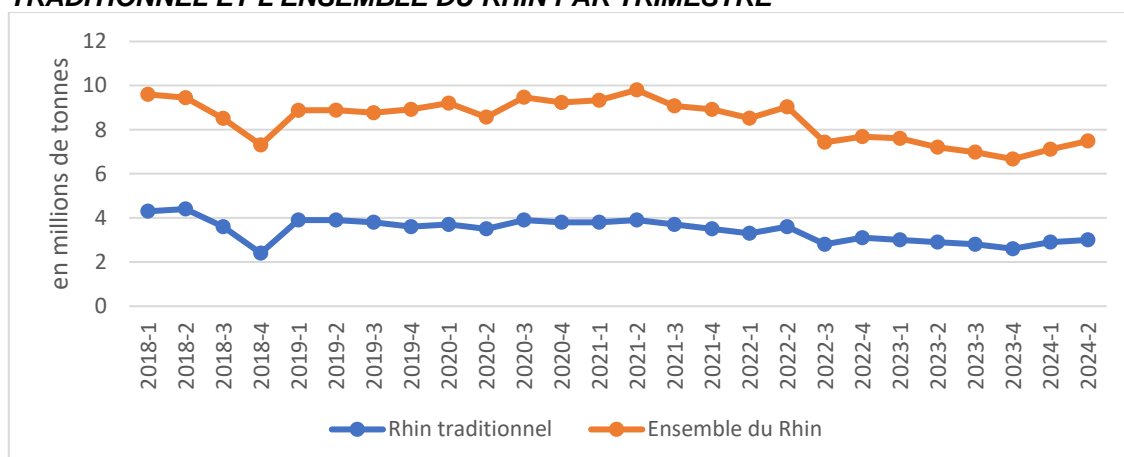
Sources : calcul de la CCNR à partir de données transmises par Destatis et le Rijkswaterstaat

FIGURE 3 : VOLUME DE VRAC LIQUIDE TRANSPORTÉ SUR LE RHIN TRADITIONNEL ET L'ENSEMBLE DU RHIN PAR TRIMESTRE



Sources : calcul de la CCNR à partir de données transmises par Destatis et le Rijkswaterstaat

FIGURE 4 : VOLUMES DE CARGAISONS DE CONTENEURS TRANSPORTÉS SUR LE RHIN TRADITIONNEL ET L'ENSEMBLE DU RHIN PAR TRIMESTRE



Sources : calcul de la CCNR à partir de données transmises par Destatis et le Rijkswaterstaat

2. Volumes transportés dans les États rhénans

Les tableaux 3 à 6 ci-après présentent les volumes transportés aux premiers semestres 2021 à 2024 dans les pays membres de la CCNR, ainsi que le taux de variation 2024/2023.

TABLEAU 3 : VOLUME DE MARCHANDISES TRANSPORTÉS PAR VOIE NAVIGABLE DANS LES ÉTATS RHÉNANS AUX PREMIERS SEMESTRES 2021, 2022, 2023 ET 2024¹ *

	Premier semestre 2021 en millions de tonnes	Premier semestre 2022 en millions de tonnes	Premier semestre 2023 en millions de tonnes	Premier semestre 2024 en millions de tonnes	Taux de variation premier semestre 2024/premier semestre 2023 en %
Pays-Bas	186,6	187,0	169,9	166,1	-2,0
Allemagne	99,1	97,8	90,4	87,1	-3,6
Belgique - Flandre	35,9	35,7	33,4	31,9	-4,5
France	25,4	25,4	22,3	22,5	+1,2
Belgique - Wallonie	16,7	17,2	17,1	16,3	-4,4
Suisse	2,8	2,3	2,7	2,7	-1,9

Sources : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Wallonie infrastructures SPW, Ports rhénans suisses

* Les taux de variation reposent sur des chiffres précis comportant plusieurs décimales.

TABLEAU 4 : TRANSPORT DE VRAC SEC

	Premier semestre 2021 en millions de tonnes	Premier semestre 2022 en millions de tonnes	Premier semestre 2023 en millions de tonnes	Premier semestre 2024 en millions de tonnes	Taux de variation premier semestre 2024/premier semestre 2023 en %
Pays-Bas	93,0	95,9	88,4	84,3	-4,6
Allemagne	57,6	56,7	51,6	47,1	-8,7
Belgique - Flandre	24,1	25,2	24,3	22,8	-6,2
France	21,2	20,4	17,8	17,8	+/- 0
Belgique - Wallonie	13,7	14,1	15,0	14,3	-4,6
Suisse	1,3	1,3	1,2	1,1	-8,3

Sources : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Wallonie infrastructures SPW, Ports rhénans suisses

¹ Pour la Belgique ont été utilisés les résultats établis par les deux administrations régionales belges des voies navigables : De Vlaamse Waterweg et Wallonie infrastructures SPW.

TABLEAU 5 : TRANSPORT DE VRAC LIQUIDE

	Premier semestre 2021 en millions de tonnes	Premier semestre 2022 en millions de tonnes	Premier semestre 2023 en millions de tonnes	Premier semestre 2024 en millions de tonnes	Taux de variation premier semestre 2024/premier semestre 2023 en %
Pays-Bas	61,7	60,7	60,6	61,4	+1,3
Allemagne	24,3	24,1	24,2	25,1	+3,7
Belgique Flandre	6,4	6,4	5,7	6,1	+6,9
France	2,9	3,0	2,8	3,1	+8,9
Belgique Wallonie	2,2	2,0	2,1	2,0	-2,2
Suisse	1,4	0,8	1,5	1,5	-0,6

Sources : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Wallonie infrastructures SPW, Ports rhénans suisses

TABLEAU 6 : TRANSPORT DE MARCHANDISES EN CONTENEURS

	Premier semestre 2021 en millions de tonnes	Premier semestre 2022 en millions de tonnes	Premier semestre 2023 en millions de tonnes	Premier semestre 2024 en millions de tonnes	Taux de variation premier semestre 2024/premier semestre 2023 en %
Pays-Bas	25,8	24,3	20,4	20,4	+/-0
Allemagne	10,7	9,6	8,5	8,3	-2,3
Belgique Flandre	4,9	3,7	2,8	2,5	-9,3
France	1,6	1,8	1,7	1,7	+1,2
Belgique Wallonie	0,8	1,0	0,8	0,8	+/-0
Suisse *	0,47	0,76	0,63	0,53	-15,1

Sources : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Wallonie infrastructures SPW, Ports rhénans suisses

* Les valeurs indiquées pour la Suisse reposent sur un calcul dans lequel la quantité d'EVP manutentionnés au premier semestre a été multipliée par un facteur de 10,66 tonnes/EVP. Ce facteur représente le volume moyen de marchandises par conteneur, tel qu'il ressort des statistiques sur les conteneurs rhénans.

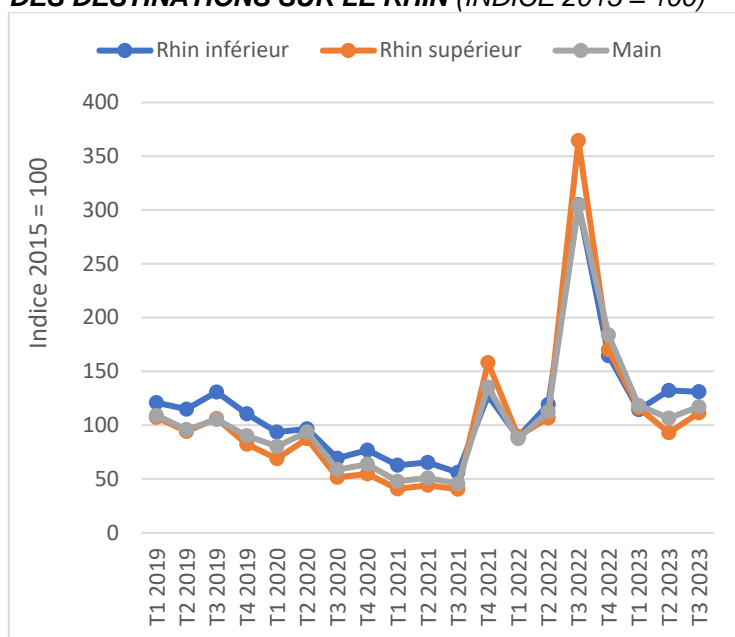
3. Taux de fret en navigation rhénane

Indice des taux de fret établis par le bureau d'études de marché néerlandais PJK

Cet indice des taux de fret se fonde sur des enquêtes menées auprès d'entreprises de navigation assurant le transport de marchandises liquides entre la région ARA et le bassin rhénan (arrière-pays allemand, français et suisse).

En ce qui concerne le transport de marchandises liquides entre la région ARA et l'arrière-pays (bassin rhénan), il n'y a pas eu de changement radical des taux de fret au cours du premier semestre 2024 par rapport à 2023.

FIGURE 5 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LE GAZOLE DE LA RÉGION ARA VERS DES DESTINATIONS SUR LE RHIN (INDICE 2015 = 100)



L'indice, fondé exclusivement sur les données du marché au comptant, a connu une période de forte volatilité entre le milieu de l'année 2022 et celui de l'année 2023. Cette situation était essentiellement due aux variations des hauteurs d'eau.

Au premier semestre 2024, les taux de fret se situaient à un niveau moyen. Il convient

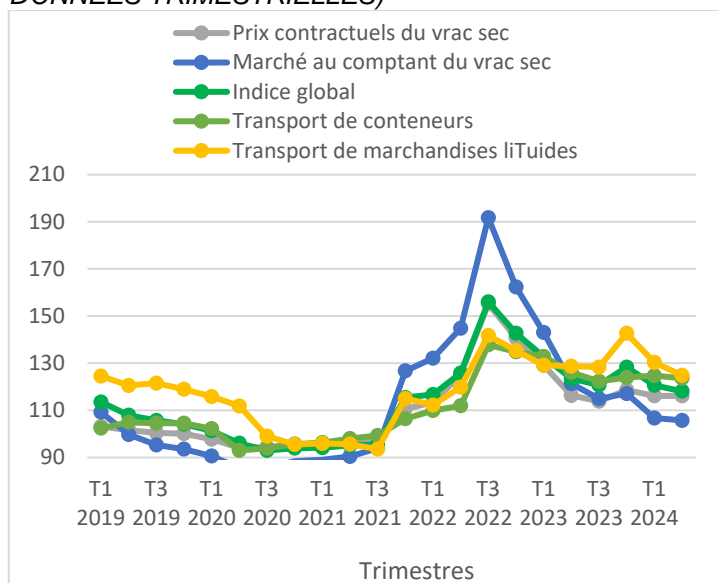
Source : calcul de la CCNR sur la base de données transmises par Insights Global

Insights Global collecte des données sur les taux de fret (en euros par tonne) pour le transport de vrac liquide entre la région ARA et le Rhin. La CCNR convertit ces valeurs en un indice en prenant 2015 comme année de référence. Rhin inférieur : Duisbourg, Cologne. Rhin supérieur : Karlsruhe, Bâle. Main : Francfort/Main.

Indice des taux de fret établis par le bureau central néerlandais des statistiques (CBS)

Le bureau central néerlandais des statistiques (CBS) collecte des données sur les taux de fret auprès d'un certain nombre d'entreprises néerlandaises de navigation intérieure. Ces données sont collectées deux fois par trimestre et incluent les suppléments à acquitter au titre du carburant et des basses eaux. Les résultats concordent avec l'indice *Insights Global* en ce qui concerne la tendance générale.

FIGURE 6 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL NÉERLANDAISES EN FONCTION DU SEGMENT DE MARCHÉ (INDICE 2021 = 100, DONNÉES TRIMESTRIELLES)



Une baisse des taux de fret a été observée au cours du premier semestre 2024 au sein de l'indice CBS. La plus forte baisse a été enregistrée sur le marché au comptant des cargaisons sèches, reflétant non seulement la volatilité généralement plus élevée du marché au comptant, mais aussi la baisse de la demande de

Source : Bureau Central néerlandais des Statistiques, Tableau 85817NED (services de navigation intérieure ; indice des prix)

Dans l'ensemble, on constate que tous les sous-indices de l'indice CBS se sont stabilisés à un niveau supérieur à la moyenne pluriannuelle au cours du premier semestre 2024. Il en ressort que tous les facteurs qui ont conduit à une hausse des prix n'ont pas été neutralisés. Bien que la période de basses eaux fût terminée, d'autres facteurs d'augmentation des prix, comme le transfert de capacités de transport fluvial de l'espace rhénan vers l'espace danubien, étaient toujours d'actualité.

4. Évolution des coûts

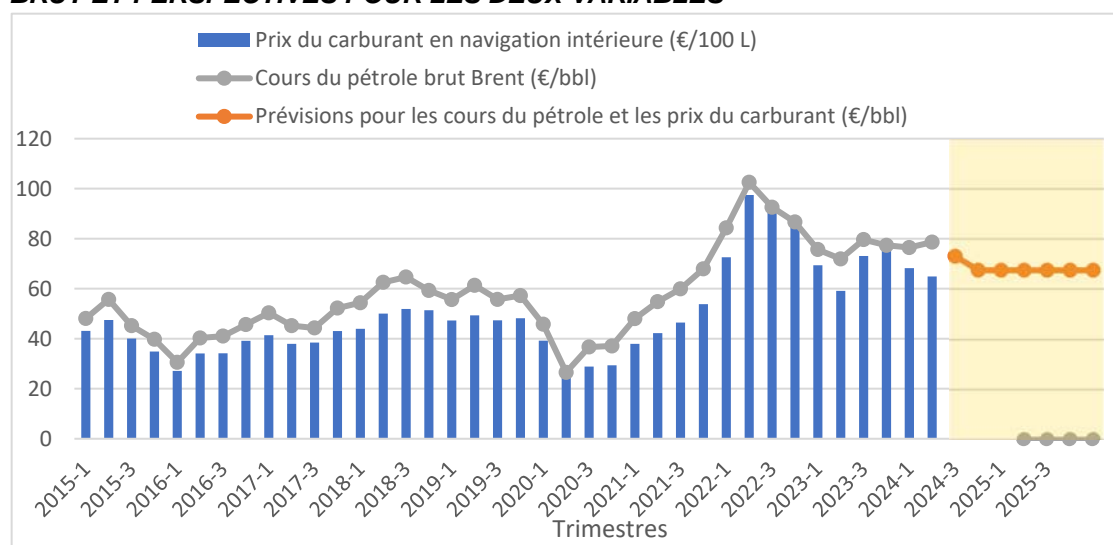
Les cours du pétrole brut et les prix du diesel, du gazole, de l'électricité et du gaz naturel ont atteint, au premier semestre 2022, leur plus haut niveau depuis janvier 2006. Partant de ce niveau élevé, les cours du pétrole et les prix du carburant ont sensiblement baissé au cours de l'année 2023. La raison en est principalement la faiblesse de la conjoncture économique. Au premier semestre 2024, la tendance à la baisse des prix du carburant s'est poursuivie, tandis que le cours du pétrole suivait un mouvement latéral.

Une comparaison des coûts du carburant en navigation intérieure (prix du gazole) avec les cours du pétrole met en évidence une relation très étroite, qui sert de base aux prévisions pour les prix du carburant (à partir des prévisions concernant les cours du pétrole)¹.

Les prix du carburant dans le transport fluvial proviennent de l'entreprise néerlandaise d'étude de marché *Insights Global*.

¹ Il convient de noter que les données relatives aux cours du pétrole sont initialement exprimées en dollars des États-Unis (source : US Energy Information Administration et <https://www.eia.gov>) et converties en euros en utilisant les taux de change historiques entre l'euro et le dollar afin de les rendre comparables aux prix des carburants indiqués en euros dans le secteur de la navigation intérieure.

FIGURE 7 : PRIX DES CARBURANTS EN NAVIGATION INTÉRIÈRE, COURS DU PÉTROLE BRUT ET PERSPECTIVES POUR LES DEUX VARIABLES *



Sources : Insights Global (prix du carburant), US Energy Information Administration (cours du pétrole), données économiques de la Réserve fédérale américaine (taux de change dollar américain/euro)

* 1 baril (bbl) = 159 litres

Les perspectives pour les prix du carburant au second semestre 2024 et en 2025 sont fondées sur les perspectives pour les cours du pétrole (source : Fonds monétaire international, FMI) combinées à des hypothèses concernant le taux de change euro/dollar américain. Le taux de change correspondant est de 1,12 dollar pour un euro. Cette valeur correspond au taux de change applicable à la fin du mois de septembre 2024.

Les perspectives du FMI pour les cours du pétrole indiquent une légère baisse des cours du pétrole et, par conséquent, du prix du carburant en 2025 par rapport à 2024. Le cours du pétrole devrait rester inchangé en 2025. Ces perspectives reposent sur l'évolution de l'offre sur le marché du pétrole. Ainsi, du côté de l'offre, on a assisté à une forte expansion de la production de pétrole des pays non membres de l'OPEP (principalement le Canada, les États-Unis et le Guyana). Cette expansion explique la baisse du cours du pétrole en 2025 par rapport à 2024. En 2025, cette augmentation de l'offre des pays non membres de l'OPEP devrait toutefois s'équilibrer avec les réductions de la production des pays de l'OPEP. Cela explique le maintien du cours du pétrole en 2025. Parmi les risques qui pèsent sur l'évolution des cours du pétrole, on peut citer les conflits au Moyen-Orient. Une escalade de ces conflits géopolitiques entraînerait une hausse des cours du pétrole et, par conséquent, des prix des carburants.

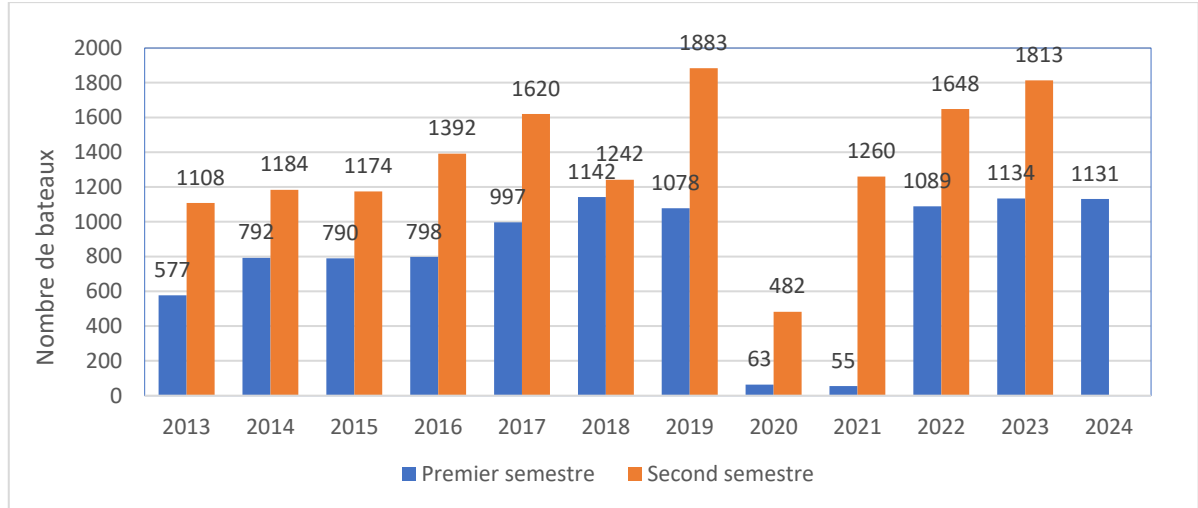
Sur la base de ces hypothèses et prévisions, on s'attend, en l'état actuel des connaissances, à ce que les prix du carburant en navigation intérieure se situent entre 60 et 70 euros pour 100 litres au second semestre 2024 et en 2025.

5. Transport de passagers

En ce qui concerne le développement du transport de passagers, ce sont les chiffres relatifs au trafic de bateaux à cabines enregistrés à l'écluse d'Iffezheim qui sont pris en compte. Les périodes marquées par la pandémie de Covid-19 en 2020 et 2021 ont nettement impacté les statistiques relatives à la croisière fluviale.

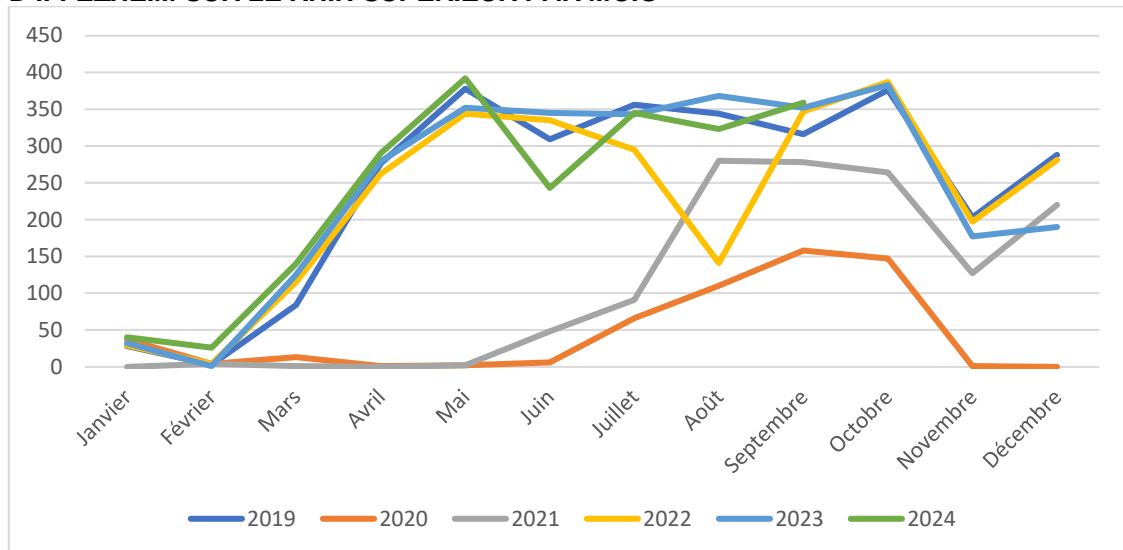
Or, au second semestre 2021, la croisière fluviale a connu une certaine reprise. Celle-ci se poursuivra au cours du premier semestre 2022. La seule exception a été le mois d'août 2022, au cours duquel le nombre de passages de bateaux a connu un bref recul en raison de l'épisode d'étiage survenu pendant l'été 2022. En ce qui concerne les deux semestres de l'année 2023, on observe des données similaires à celles de 2019, ce qui s'avère être une bonne nouvelle pour le secteur. Cela signifie en effet que les répercussions négatives liées à la pandémie ne sont plus d'actualité. Les résultats du premier semestre 2024 le confirment également.

FIGURE 8 : NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE FRANCHISSANT L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM SUR LE RHIN SUPÉRIEUR PAR SEMESTRE



Source : administration allemande des voies d'eau et de la navigation

FIGURE 9 : NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE FRANCHISSANT L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM SUR LE RHIN SUPÉRIEUR PAR MOIS



Source : administration allemande des voies d'eau et de la navigation

Avec 2 947 passages de bateaux enregistrés à Iffezheim, la croisière fluviale sur le Rhin a pratiquement retrouvé, en 2023, le niveau qui avait été le sien avant la pandémie (2 961 passages de bateaux en 2019).

Le premier semestre 2024 a confirmé la tendance positive : 1 131 bateaux de croisière fluviale ont ainsi été enregistrés à l'écluse d'Iffezheim au cours de cette période. Ce nombre est légèrement supérieur à celui du premier semestre 2019 (1 078 bateaux) et presque exactement au même niveau que celui du premier semestre 2023 (1 134 bateaux). La différence en pourcentage entre les résultats semestriels enregistrés en 2023 et en 2024 est de 0,3 %. Parallèlement, le résultat du premier semestre 2024 était supérieur de 5,2 % à celui atteint au premier semestre 2019.

TABLEAU 7 : TRAFIC DES BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE SUR LE RHIN PAR SEMESTRE

Premier semestre	Nombre de bateaux
2019	1 078
2020	63
2021	55
2022	1 089
2023	1 134
2024	1 131

Source : administration allemande des voies d'eau et de la navigation

Les données relatives aux neuf premiers mois de l'année complètent l'observation semestrielle. Au cours des neuf premiers mois de l'année 2024, 2 158 bateaux de croisière fluviale ont ainsi été enregistrés à l'écluse d'Iffezheim sur le Rhin supérieur. Soit 1,8 % de moins que l'année précédente à la même période et 3 % de plus que pour la période correspondante de 2019.

TABLEAU 8 : TRAFIC DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE SUR LE RHIN PENDANT LES 9 PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE

9 premiers mois	Nombre de bateaux
2019	2 094
2020	397
2021	704
2022	1 872
2023	2 197
2024	2 158

Source : administration allemande des voies d'eau et de la navigation

Même si l'on ne dispose pas de données sur le taux d'utilisation des bateaux, les chiffres relatifs au trafic fluvial laissent néanmoins présager une reprise de la navigation à passagers en 2022, 2023 et 2024.

6. Résumé et perspectives

Au premier semestre 2024, l'économie mondiale a montré des signes de reprise après les perturbations qui ont suivi le début de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine. La croissance économique a fait preuve d'une étonnante résilience face aux crises énergétique et alimentaire liées à la guerre, à la hausse de l'inflation mondiale et aux interruptions de la chaîne d'approvisionnement dues à la pandémie.

L'inflation a diminué et devrait, d'ici 2025, atteindre 2 % dans les économies avancées, ce qui correspond au taux généralement visé par les banques centrales.

Cela étant, le commerce rencontre davantage de difficultés, sa reprise étant entravée par les nombreuses barrières commerciales érigées dans le cadre de la réorganisation mondiale des structures commerciales et des crises et guerres géopolitiques, ce qui entrave sa reprise.

L'évolution du transport de marchandises par voie navigable au cours du premier semestre 2024 montre une légère baisse pour le Rhin et presque tous les États rhénans. La France a fait exception, avec une légère augmentation du transport de marchandises.

Pour le Rhin, comme pour les États rhénans, une différenciation par type de cargaison montre que le vrac sec a suivi la tendance la moins favorable par rapport aux autres types de cargaison. Si l'on examine le trafic rhénan par catégories de marchandises, on constate que la forte baisse du transport de combustibles solides (-27,0 % par rapport au semestre précédent) a été une cause essentielle de la faible évolution du vrac sec. L'évolution tout aussi fortement négative des sables, terres et matériaux de construction (-10,7 % par rapport au semestre précédent) a également joué un rôle.

Le vrac liquide (produits pétroliers et chimiques) s'est relativement bien comporté en raison de la stagnation, voire du léger recul, des cours du pétrole brut et de la baisse des cours du gaz. La demande de transport a augmenté dans ce segment du trafic rhénan, et ce dans la majorité des États rhénans.

Au cours du premier semestre 2024, le transport de conteneurs a connu des ruptures de la chaîne d'approvisionnement maritime mondiale ainsi que des crises géopolitiques et a subi une stagnation, voire une baisse, des volumes sur le Rhin et dans la plupart des États rhénans.

Les tendances actuelles du transport de marchandises, qui ont été observées au premier semestre, devraient également être présentes au second semestre. La croissance économique devrait s'accélérer légèrement au second semestre 2024 et en 2025, ce qui devrait entraîner une reprise du transport de marchandises.

Les prix du carburant en navigation intérieure ont légèrement baissé au cours du premier semestre 2024 et se situaient en moyenne autour de 66,5 euros pour 100 litres. Cela s'explique par la stagnation, voire la légère baisse du cours du pétrole. En l'état actuel des connaissances, les prix du carburant devraient stagner dans un avenir proche. Cela signifie que, au second semestre 2024 et en 2025, les prix du carburant en navigation intérieure devraient se situer dans une fourchette comprise entre 60 et 70 euros pour 100 litres.

Au premier semestre 2024, les taux de fret en navigation rhénane étaient légèrement supérieurs à la moyenne établie au cours des années précédentes. Si leur niveau était plus élevé que celui enregistré avant l'épisode d'étiage survenu durant l'été 2022, la tendance restait cependant légèrement à la baisse. C'était surtout le cas des taux du marché au comptant applicables à la cargaison sèche.

Selon les chiffres relatifs à l'écluse d'Iffezheim, le transport de passagers – et notamment la croisière fluviale – a connu une nette reprise en 2022, 2023 et 2024. Au cours de ces périodes, le nombre de bateaux de croisière fluviale ayant franchi l'écluse a légèrement dépassé le niveau élevé atteint en 2019.

PROTOCOLE 7

Modification de la résolution 2024-I-6 relative à la situation économique de la navigation rhénane pour l'année 2023 (version rectifiée en novembre 2024)

Résolution

La Commission Centrale,

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

décide de rectifier la résolution 2024-I-6,

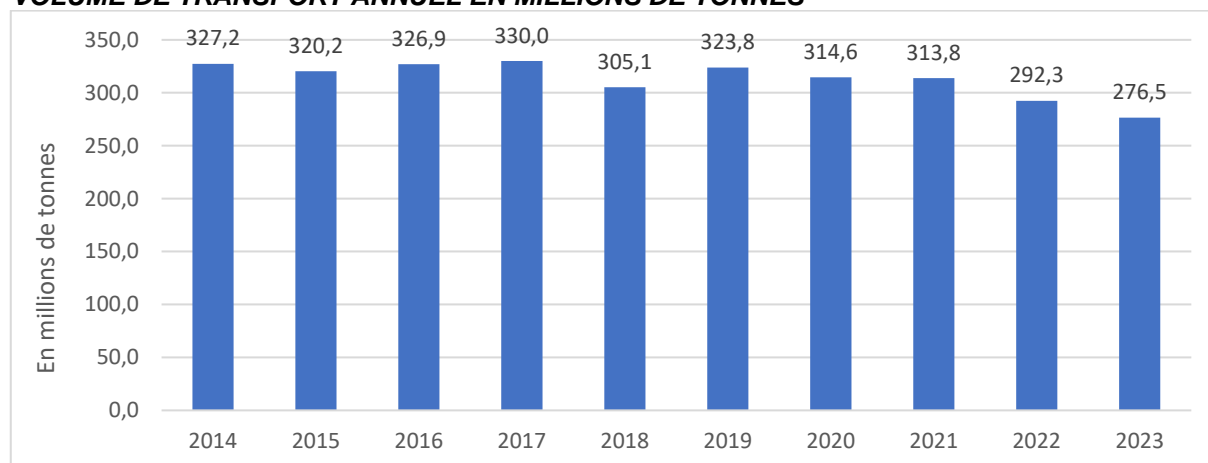
prend acte du rapport rectifié sur la situation économique de la navigation rhénane pour l'année 2023.

Annexe

1. Transport de marchandises en 2023

Les quantités de marchandises transportées sur le Rhin au cours de l'année 2023 ont été fortement impactées par la dégradation de la situation macroéconomique. Le volume de transport, à hauteur de 277 millions de tonnes, était encore inférieur à celui relevé pour l'année 2022, marquée par les basses eaux. En 2023, la baisse enregistrée était de -5,4 % par rapport à l'année précédente. La dégradation de la situation économique susmentionnée a particulièrement pesé sur le transport de marchandises sèches et le transport de conteneurs.

FIGURE 1 : TRANSPORT DE MARCHANDISES ASSURÉ SUR L'ENSEMBLE DU RHIN* – VOLUME DE TRANSPORT ANNUEL EN MILLIONS DE TONNES



Source : analyse réalisée par la CCNR à partir de données établies par Destatis et le Rijkswaterstaat

* Dans de précédents rapports, seules les quantités transportées sur le Rhin traditionnel, c'est-à-dire de Bâle à la frontière germano-néerlandaise, ont été présentées. Il sera désormais possible de rendre compte des volumes transportés sur l'ensemble du Rhin, de Bâle à la mer du Nord (y compris vers Anvers, via la liaison Rhin-Escaut). Toutes les mesures nécessaires ont été prises pour éviter le double comptage lors du calcul de la quantité totale de marchandises transportées sur l'ensemble du Rhin.

La figure 2 indique clairement que le segment des sables, terres, graviers et matériaux de construction, caractérisé par l'importance de ses volumes, accuse particulièrement des pertes de quantités depuis plusieurs années déjà. Outre la période de basses eaux survenue en 2022, ce sont essentiellement des facteurs économiques qui peuvent être incriminés. La guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine a entraîné des perturbations dans la chaîne d'approvisionnement des matériaux de construction. De plus, la forte inflation a rendu nécessaire la hausse des taux d'intérêt. L'augmentation des coûts de financement dans le secteur de la construction a eu un impact négatif sur la conjoncture dans le bâtiment.

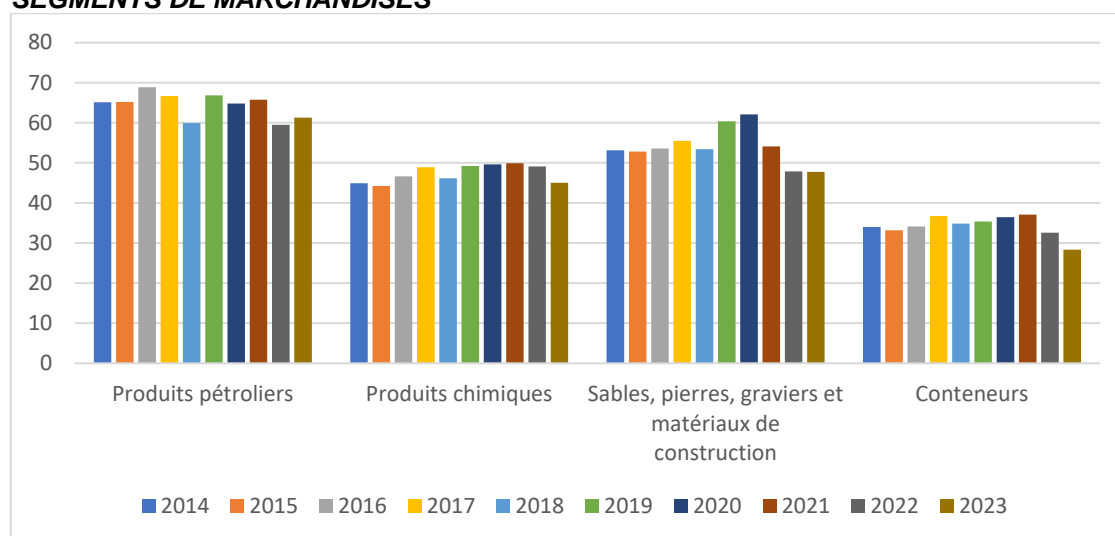
De manière générale, en 2023, le transport de marchandises sur l'ensemble du Rhin a subi les répercussions négatives de certains facteurs, notamment une demande globale plus faible en raison de la forte inflation, de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et d'autres conflits géopolitiques qui ont conduit à un ralentissement économique mondial. Par exemple, la production chimique du plus grand pays producteur (Allemagne) a diminué de -11 % en 2023, en raison d'une baisse de la demande globale de produits chimiques. Cette baisse est de -8,3 % pour le transport de produits chimiques sur le Rhin.

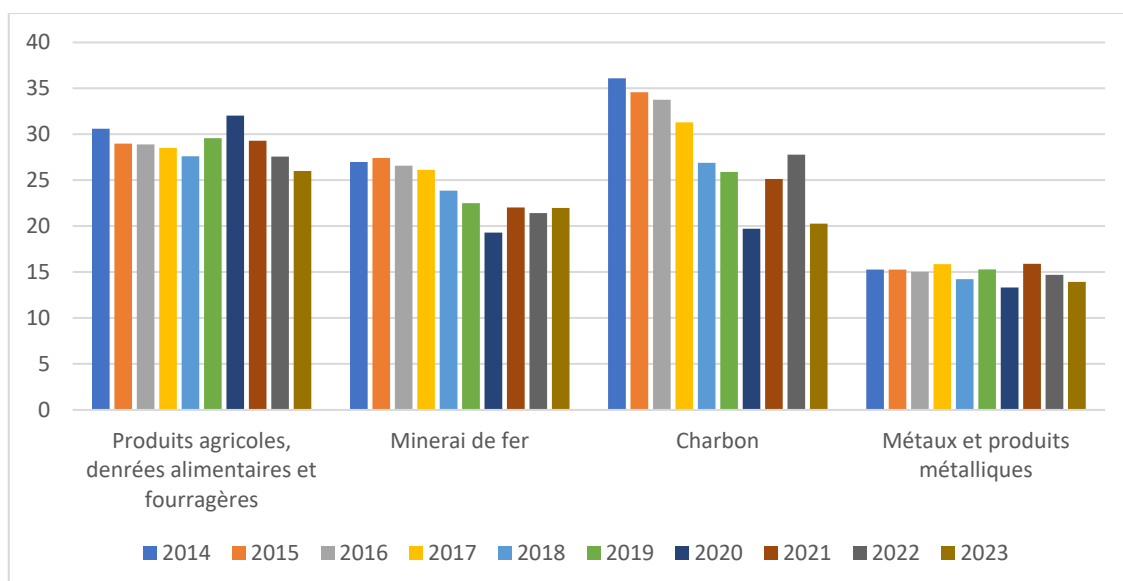
Pour d'autres segments de marchandises également, le recul enregistré dans la navigation intérieure s'explique par celui d'autres secteurs économiques, tels que le commerce mondial. Les statistiques relatives au transport maritime sont représentatives du commerce mondial, étant donné que celui-ci est assuré à 90 % par voie maritime. De ce point de vue, il est important de se référer au transport maritime de conteneurs dans le port de Rotterdam, qui a diminué de -7 % en 2023 par rapport à 2022. Les principales raisons de cette diminution sont la baisse de la consommation, la baisse de la production en Europe et la perte, en conséquence des sanctions, des quantités en provenance et à destination de la Russie. Ce recul est inférieur à la baisse du transport fluvial de conteneurs sur le Rhin (-13,04 %). Il peut en être conclu que la navigation intérieure a non seulement souffert des facteurs susmentionnés, mais qu'elle a également perdu des parts de marché dans le transport de conteneurs au profit d'autres modes de transport.

Le résultat plutôt positif pour le minerai de fer s'explique par la reconstitution des réserves de minerai de fer au cours de l'année 2023. Celles-ci ont pu être reconstituées, compte tenu des faibles quantités de minerai de fer importées pendant l'année 2022 en raison de la faible production d'acier. Le résultat négatif enregistré pour les produits agricoles était dû à la sécheresse et aux inondations, ainsi qu'aux mauvaises récoltes qui en ont résulté pour l'agriculture européenne. La récolte de céréales dans les pays rhénans a été par conséquent faible en 2023.

On observe également que le transport de charbon n'a pas prospéré en 2023, contrairement à l'année précédente, en raison de la baisse de la demande de charbon dans le secteur de l'énergie. Le plus grand segment de marchandises en termes de volume, celui des produits pétroliers, a tout de même pu atteindre, au cours de l'année 2023, le résultat affiché l'année précédente.

FIGURE 2 : TRANSPORT DE MARCHANDISES ASSURÉ SUR L'ENSEMBLE DU RHIN*, PAR SEGMENTS DE MARCHANDISES





Source : analyse réalisée par la CCNR à partir de données établies par Destatis et le Rijkswaterstaat
 * Ensemble du Rhin = Rhin de Rheinfelden (CH) à la mer du Nord (y compris la liaison Rhin-Escaut vers Anvers)

TABLEAU 1 : ÉVOLUTION DU VOLUME ANNUEL DE FRET POUR L'ENSEMBLE DE LA NAVIGATION RHÉNANE*, SELON LES PRINCIPALES CATÉGORIES DE MARCHANDISES – QUANTITÉS EN MILLIONS DE TONNES

	2022 (en mio. t)	2023 (en mio. t)	Taux de variation entre 2023 et 2022
Produits pétroliers	59,48	61,27	+ 3.0%
Produits chimiques	49,08	45,01	-8.3%
Sables, terres, graviers, matériaux de construction	47,87	47,76	-0,2%
Conteneurs	32,57	28,34	-13.0%
Produits agricoles, denrées alimentaires et fourragères	27,55	25,99	-5.7%
Minerai de fer	21,42	21,97	+2.5%
Charbon	27,78	20,27	-27.0%
Métaux et produits métalliques	14,69	13,92	-5.3%
Total**	292,3	276,5	-5,4%

Source : analyse réalisée par la CCNR à partir de données établies par Destatis et le Rijkswaterstaat
 * Ensemble du Rhin = Rhin de Rheinfelden (CH) à la mer du Nord (y compris la liaison Rhin-Escaut vers Anvers)

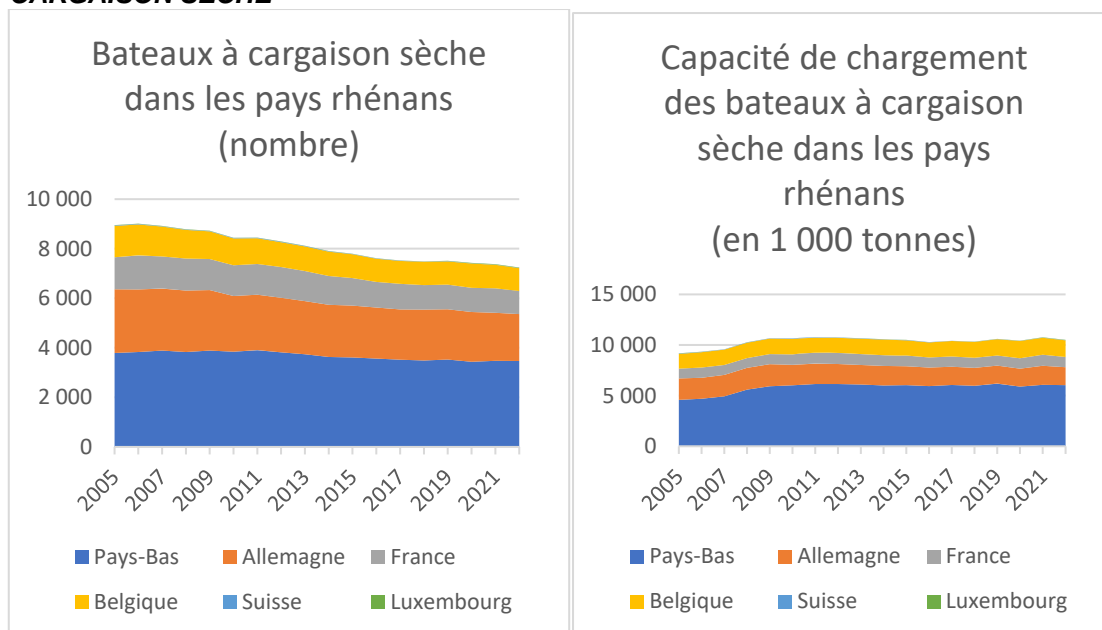
** Le résultat total ne correspond pas à la somme des différentes catégories de marchandises, étant donné que seules les principales catégories de marchandises sont répertoriées ici.

2. Tendances de l'offre - Données relatives à la flotte

Étant donné que, pour l'année 2023, les données relatives à la flotte ne sont pas encore disponibles pour la France et la Suisse, les figures 3 et 4 s'arrêtent à l'année 2022.

La flotte néerlandaise présente la plus grande offre de cale d'Europe occidentale. Le nombre de bateaux de navigation intérieure néerlandais opérant dans le secteur des marchandises sèches représente près de la moitié du nombre total de bateaux à cargaison sèche d'Europe occidentale. La capacité de chargement des bateaux à cargaison sèche néerlandais représente même 57 % de l'offre de cale totale de la flotte d'Europe occidentale.

FIGURE 3 : ÉVOLUTION DE LA FLOTTE EN EUROPE OCCIDENTALE - BATEAUX À CARGAISON SÈCHE

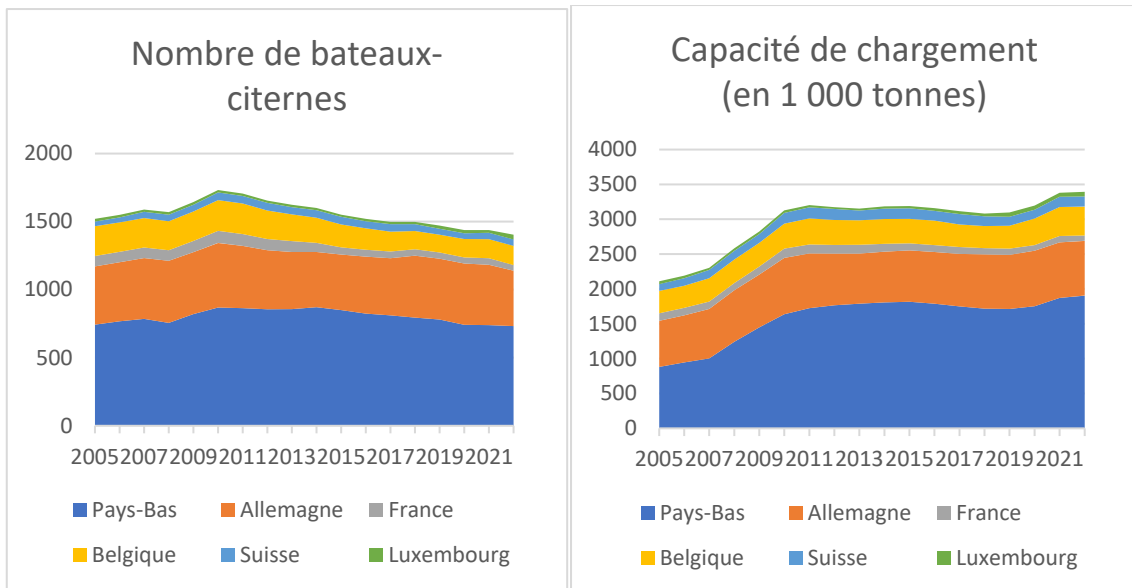


Sources : VNF (France), CBS/Rijkswaterstaat (Pays-Bas), ITB (Belgique), Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (Allemagne), Registre des flottes (Luxembourg), Ports rhénans suisses (Suisse)

Pourtant, le nombre de bateaux à cargaison sèche diminue. Entre 2012 et 2022, il a baissé d'environ -13 %. En revanche, l'offre de cale n'a diminué que de -2% environ. Cela est dû au fait que ce sont surtout des bateaux de petite taille qui ont quitté le marché et que des bateaux de taille supérieure y sont entrés. La capacité de chargement totale est ainsi restée presque constante.

Le nombre de bateaux-citernes a également diminué ces dernières années. Entre 2012 et 2022, la baisse a été d'environ -15 %. En revanche, la capacité de chargement des bateaux-citernes d'Europe occidentale a augmenté d'environ +7 % au cours de la même période. Cette évolution résulte du renouvellement structurel de la flotte de bateaux-citernes, marqué par le passage des bateaux à simple coque aux bateaux à double coque.

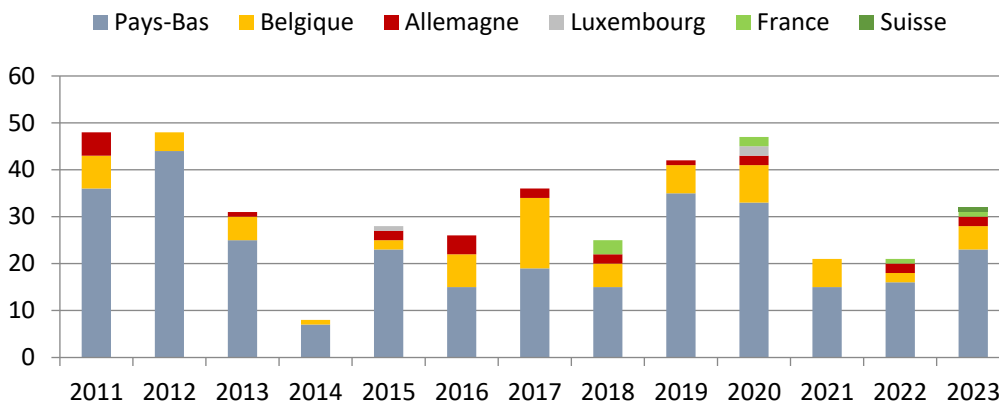
FIGURE 4 : ÉVOLUTION DE LA FLOTTE EN EUROPE OCCIDENTALE - BATEAUX-CITERNES



Sources : voir figure 3

En 2023, 32 nouveaux bateaux à marchandises sèches sont entrés sur le marché en Europe occidentale, ce qui représente une augmentation par rapport aux deux années précédentes. Rien qu'aux Pays-Bas, 23 nouveaux bateaux ont été immatriculés.

FIGURE 5 : NOMBRE DE NOUVELLES CONSTRUCTIONS DE BATEAUX À MARCHANDISES SÈCHES

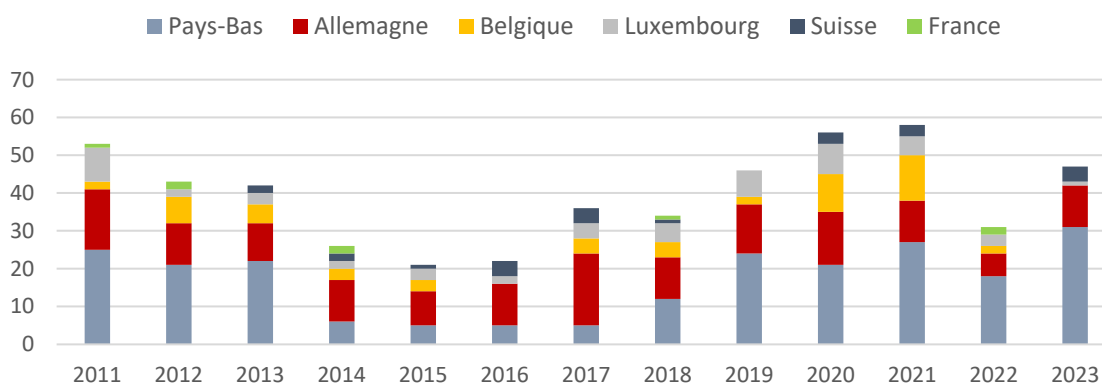


Source : IVR

En 2023, comme cela avait déjà été le cas pendant l'année précédente, des barges de poussage rhénanes ont été vendues dans la région du Danube. Pendant les dix premiers mois de l'année 2023, il s'agissait d'une centaine de bateaux à marchandises sèches en provenance des Pays-Bas, de Belgique et d'Allemagne.

En 2023, 47 nouveaux bateaux-citernes sont entrés sur le marché d'Europe occidentale ; 31 d'entre eux ont été immatriculés aux Pays-Bas.

FIGURE 6 : NOMBRE DE NOUVELLES CONSTRUCTIONS DE BATEAUX-CITERNES



Source : IVR

Enfin, 6 nouveaux pousseurs et remorqueurs ont été mis sur le marché, dont 4 aux Pays-Bas. Environ 10 pousseurs de petite à moyenne taille ont été vendus dans la région du Danube.

3. Perspectives pour la demande de transport

Au cours de l'année 2023, l'économie mondiale a connu une croissance de +3,2 %. Le même taux est attendu pour les années 2024 et 2025. Il est inférieur à la moyenne annuelle historique (2000-2019) de +3,8 %. Cette évolution reflète la politique monétaire rigoureuse mise en œuvre et le retrait du soutien budgétaire.

Pour la navigation rhénane, c'est surtout la croissance des économies avancées qui s'avère intéressante. Celle-ci progressera légèrement, la hausse traduisant principalement une reprise dans la zone euro par rapport à la faible croissance enregistrée en 2023. Selon les projections, la croissance dans la zone euro devrait passer de son faible taux estimé à +0,4 % en 2023, illustrant la charge relativement élevée que représente la guerre en Ukraine, à +0,8 % en 2024 et à +1,5 % en 2025. Une augmentation de la consommation des ménages est attendue, car les effets du choc sur les prix de l'énergie s'atténuent et une baisse de l'inflation soutient la croissance du revenu réel. La croissance en Allemagne, qui joue un rôle essentiel pour la navigation rhénane, se redressera également, passant de -0,3% en 2023 à +0,2% en 2024 et à +1,3% en 2025. Dans le contexte de ces prévisions économiques, une légère reprise de la demande de transport est donc attendue en 2024 et 2025.

Si l'on considère les différents segments, l'avenir proche laisse présager une reprise modérée mais incertaine des principaux marchés pour la navigation intérieure :

- Alors que, dans le secteur chimique, la confiance a continué de se rétablir au premier trimestre 2024, et qu'une baisse de l'inflation est attendue, il est encore trop tôt pour dire si l'industrie chimique est sur la voie de la reprise.
- En ce qui concerne le secteur sidérurgique, l'incertitude économique et géopolitique persistante continuera de peser sur la croissance du marché de l'acier au cours des prochains trimestres. Cependant, de premiers indices portent à croire que la demande mondiale d'acier repartira à la hausse en 2025.
- Malgré les prévisions qui désignent le transport de conteneurs comme un marché en pleine croissance, le transport fluvial de conteneurs connaît aujourd'hui un recul. Une reprise pourrait néanmoins se dessiner, étant donné que les volumes transportés en avril 2024 étaient comparables à ceux d'avril 2023 et que la croissance du transport maritime de conteneurs devrait se stabiliser à environ +3% par an à partir de 2024.

PROTOCOLE 8

Modification de la résolution 2023-II-9 relative à la situation économique de la navigation intérieure européenne au 1er semestre 2023 (version rectifiée en novembre 2024)

Résolution

La Commission Centrale,

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

décide de rectifier la résolution 2023-II-9,

prend acte du rapport rectifié sur la situation économique de la navigation intérieure européenne pour le premier semestre 2023 et sur les prévisions pour le second semestre.

Annexe

1. Tonnage transporté sur le Rhin

Méthodologie

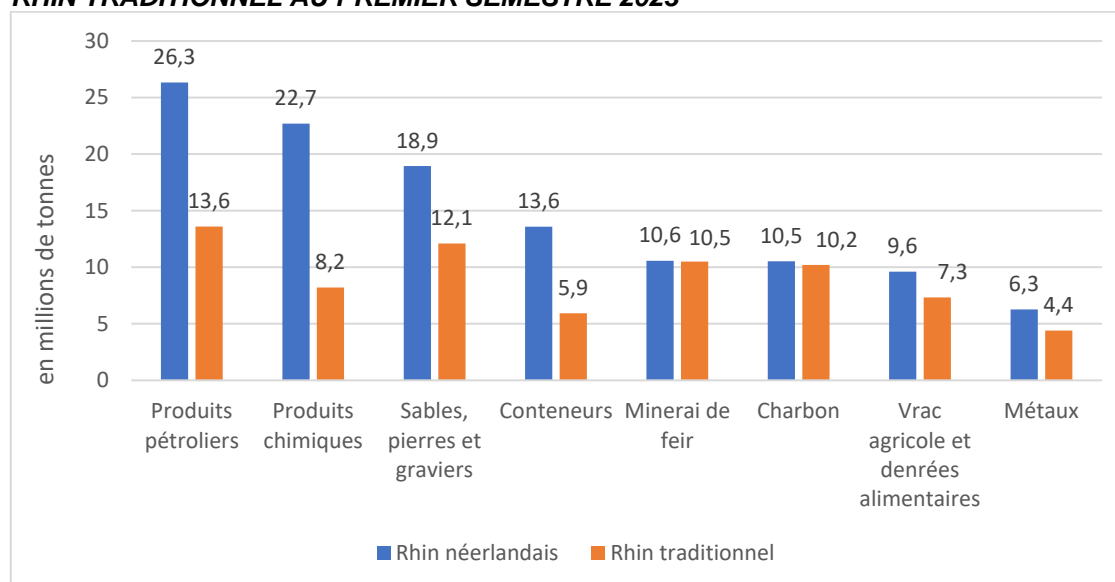
Dans des rapports plus anciens, on entendait par « trafic rhénan » le trafic entre Bâle et la frontière germano-néerlandaise. Ce concept, également appelé « trafic rhénan traditionnel », ne prenait pas en compte le transport de marchandises effectué sur le Rhin néerlandais et dans le delta du Rhin néerlandais¹.

Grâce à la coopération avec le Rijkswaterstaat, le transport de marchandises dans le delta du Rhin néerlandais a pu être inclus dans la collecte des données réalisée en 2023. Il a d'abord fallu, à cette fin, délimiter le cadre géographique de la collecte et définir les voies d'eau des Pays-Bas faisant partie du Rhin². La liaison entre le delta du Rhin et le port d'Anvers a également été prise en compte (liaison Rhin-Escaut) ce qui contribue notamment aux volumes élevés de produits pétroliers ou produits chimiques observés sur le Rhin néerlandais.

Le Rijkswaterstaat a fourni les données correspondant à cette sélection, lesquelles ont été évaluées par le Secrétariat. Le graphique suivant montre le volume de marchandises transportées au cours du premier semestre 2023 sur le Rhin néerlandais (calcul fondé sur des données communiquées par le Rijkswaterstaat) et sur le Rhin traditionnel (calcul reposant sur des données fournies par Destatis).

On observe que les volumes de marchandises liquides transportés sur le Rhin néerlandais sont nettement supérieurs à ceux transportés sur le Rhin traditionnel. Il n'est pas possible d'additionner les volumes transportés sur les deux sections du Rhin, car cela conduirait à un double comptage. En effet, une part importante des marchandises transportées aux Pays-Bas est également acheminée sur le Rhin traditionnel.

FIGURE 1 : VOLUMES TOTAUX TRANSPORTÉS SUR LE RHIN NÉERLANDAIS ET SUR LE RHIN TRADITIONNEL AU PREMIER SEMESTRE 2023



Source : calcul réalisé par la CCNR à partir de données du Rijkswaterstaat et de Destatis

¹ Le Rhin néerlandais formant un delta, les expressions « Rhin néerlandais » et « delta du Rhin néerlandais » s'utilisent comme des synonymes.

² Voies d'eau prises en compte : Waal, Hollands Diep, Boven-Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden-Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Schelde-Verbinding, Hartelkanaal, IJssel.

Le graphique ci-dessus a l'avantage de mettre en évidence l'intensité variable du trafic rhénan en fonction des groupes de marchandises. L'inconvénient de cette approche, c'est qu'elle ne permet pas d'établir un chiffre unique pour le trafic rhénan. Pour pouvoir représenter l'activité de transport sur l'ensemble du Rhin, il a d'abord fallu mettre au point la méthodologie appropriée. Il s'agissait, ce faisant, d'écartier tout risque de double comptage des prestations de transport assurées sur le Rhin. Ce risque résultait surtout du fait que les volumes transportés sur le Rhin traditionnel provenaient en grande partie des ports maritimes néerlandais et belges. Il fallait donc éviter que les volumes déjà pris en compte dans le cadre du trafic rhénan traditionnel ne soient comptés deux fois. Et il fallait aussi exclure le double comptage des volumes transportés sur les voies d'eau néerlandaises.

La méthodologie mise au point à cette fin ne prend en compte qu'une seule fois les volumes transportés sur les bras néerlandais du Rhin, permettant ainsi d'éviter que les transports par bateau sur les voies d'eau aux Pays-Bas ne soient comptés plusieurs fois. En outre, les volumes déjà recensés dans le cadre du trafic rhénan traditionnel en sont exclus, étant donné que, sur l'ensemble des prestations de transport assurées sur le Rhin néerlandais, celles en provenance et à destination de l'Allemagne et de la Suisse ont été écartées.

L'évolution de la conjoncture économique et du trafic rhénan

Au premier semestre 2023, la conjoncture économique a évolué très lentement. Les taux d'inflation élevés ont eu un impact négatif sur le pouvoir d'achat des ménages. En raison de cette forte inflation, la Banque centrale européenne a fortement relevé ses taux directeurs. Les secteurs de la consommation et de la construction en ont souffert, les coûts de financement ayant augmenté. La conjoncture industrielle a, elle aussi, connu une évolution négative en raison du ralentissement général de l'économie.

Les effets sur le trafic rhénan se sont traduits par un recul du transport de marchandises au cours du premier semestre 2023. Une baisse de -10,8 % a été enregistrée pour toutes les marchandises transportées sur l'ensemble du Rhin.

Comme de nombreux secteurs industriels sont tributaires du transport fluvial, la plupart des segments de marchandises de la navigation intérieure ont connu une baisse de leur volume de transport. Le transport de conteneurs et le transport de vrac sec ont été les plus touchés par la récession industrielle liée à la conjoncture et par le ralentissement du commerce mondial.

TABLEAU 1 : VOLUME DE MARCHANDISES TRANSPORTÉ SUR L'ENSEMBLE DU RHIN AUX PREMIERS SEMESTRES 2021, 2022 ET 2023, PAR TYPE DE CARGAISON

	Premier semestre (en mio. t)			2023/2022 en %
	2021	2022	2023	
Transport total	159,43	155,32	145,36	-6,4
Vrac sec	74,45	73,89	68,60	-7,2
Vrac liquide	55,77	54,41	52,71	-3,1
Cargaisons de conteneurs*	19,13	17,55	14,75	-16,0

Source : Destatis, Rijkswaterstaat, analyse de la CCNR

* Le poids propre des conteneurs est pris en compte.

TABLEAU 2 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR L'ENSEMBLE DU RHIN AUX PREMIERS SEMESTRES 2021, 2022 ET 2023, SELON LES PRINCIPAUX SEGMENTS DE MARCHANDISES *

	1er semestre 2021 en mio. t	1er semestre 2022 en mio. t	1er semestre 2023 en mio. t	Variation 2023/2022 en %.
Produits pétroliers	33,2	30,7	31,7	+3,1
Sables, pierres, terres, graviers et matériaux de construction	28,5	26,2	25,7	-2,1
Produits chimiques	25,4	26,2	22,9	-12,6
Conteneurs	19,13	17,6	14,8	-15,8
Combustibles solides (charbon)	11,5	14,4	11,8	-17,7
Minerai de fer	11,6	11,0	11,3	+2,6
Produits agricoles, denrées alimentaires et fourragères	14,6	14,8	13,3	-10,4
Métaux et produits métalliques	7,8	8,3	7,4	-10,0

Source : Destatis, Rijkswaterstaat, analyse de la CCNR

* La somme des segments de marchandises sélectionnés ne correspond pas au transport total.

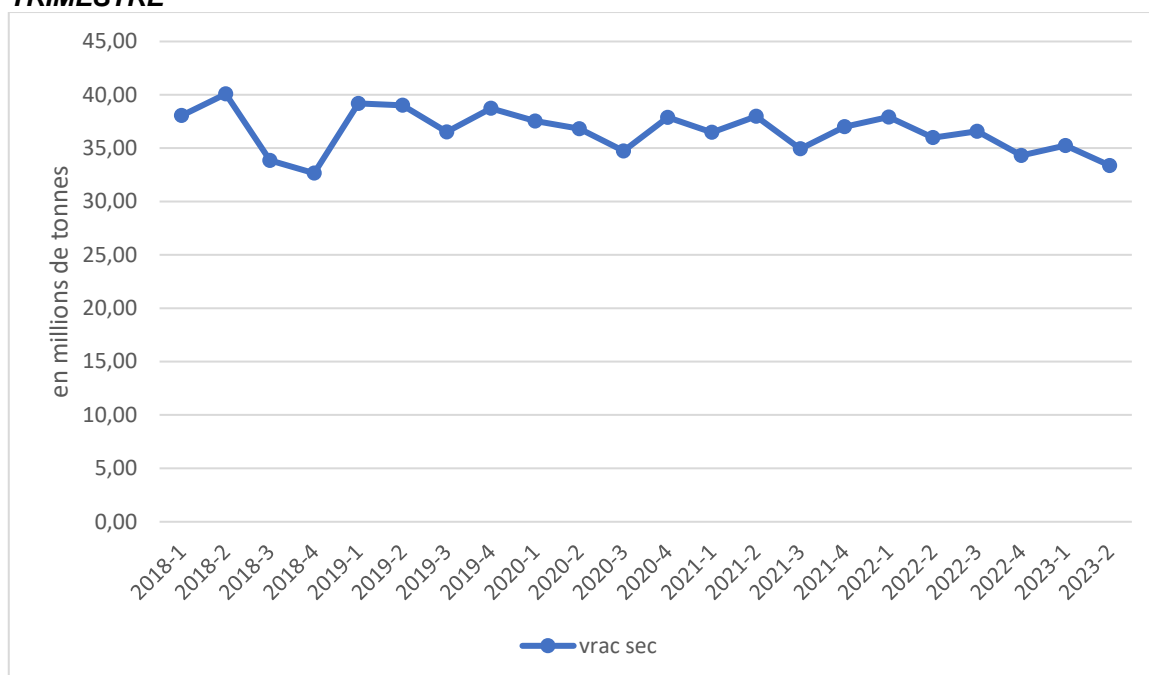
Malgré la diminution globale du volume de transport, les évolutions sont à prendre en compte de manière très différenciée selon le type de marchandises. En ce qui concerne les produits chimiques, la baisse de -12,6 % a été supérieure à la moyenne. L'industrie chimique souffre actuellement d'un ralentissement conjoncturel dû à la hausse des prix des matières premières chimiques. Celle-ci est à l'origine de l'augmentation des coûts de fabrication des produits chimiques et de la baisse de la demande.

Il convient également de noter le recul de 2,17 % enregistré par les sables, pierres, terres, graviers et matériaux de construction, lié aux interruptions et retards survenus dans la chaîne d'approvisionnement et à la pénurie de personnel dont souffre le secteur de la construction. Un autre facteur majeur susceptible d'avoir un impact sur la demande de transport concernant les sables, pierres, terres, graviers et matériaux de construction est la hausse des taux d'intérêt de la Banque centrale européenne. Cette hausse a entraîné une nette diminution du nombre de demandes de prêts à la construction. Le ralentissement de l'activité de construction qui en résulte pèse également sur la demande de transport concernant les sables, pierres, terres, graviers et matériaux de construction.

Alors que le transport de charbon suivait encore une tendance à la hausse en 2022, ces effets ont nettement diminué en 2023. Le transport de charbon a ainsi connu une baisse en 2023. Au premier semestre 2023, le niveau de prestation du transport de charbon avoisinait celui affiché au premier semestre 2021.

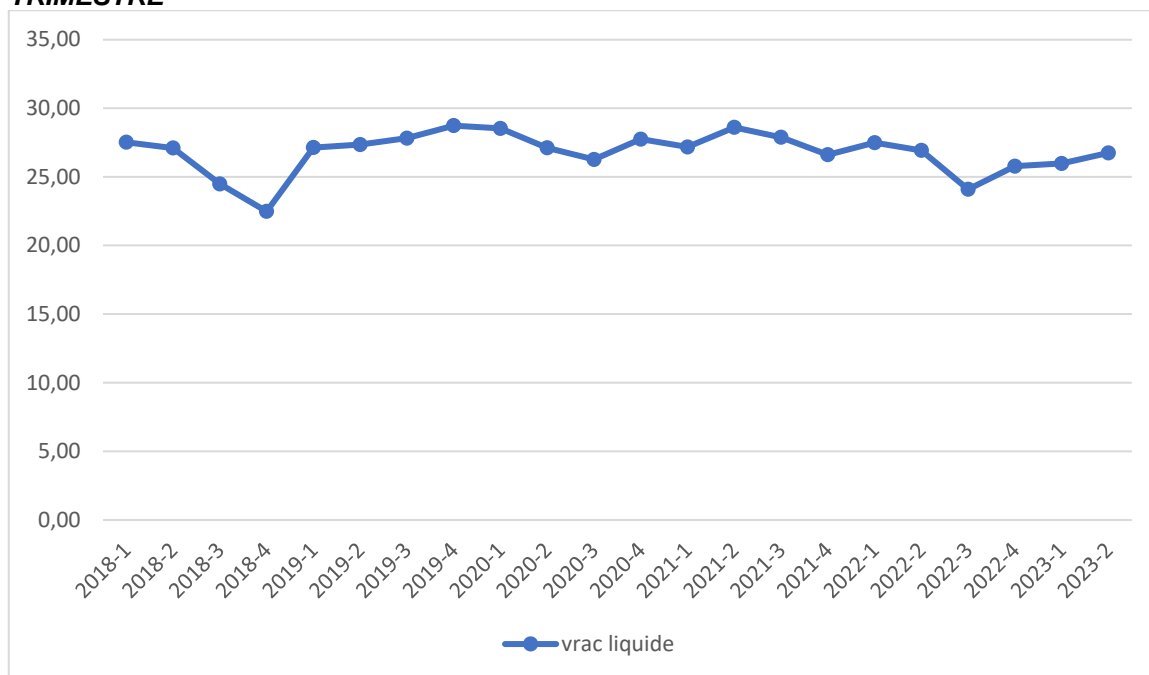
En ce qui concerne le plus grand segment de marchandises, celui des produits pétroliers, la demande de transport au premier semestre 2023 est restée proche du niveau enregistré à la même période de l'année précédente. La baisse des cours du pétrole en 2023 a probablement pesé, de sorte que les conditions cadres conjoncturelles étaient meilleures pour ce segment de marchandises que pour la plupart des autres segments.

FIGURE 2 : VOLUME DE VRAC SEC TRANSPORTÉ SUR L'ENSEMBLE DU RHIN PAR TRIMESTRE



Source : calculs de la CCNR à partir de données transmises par Destatis et le Rijkswaterstaat

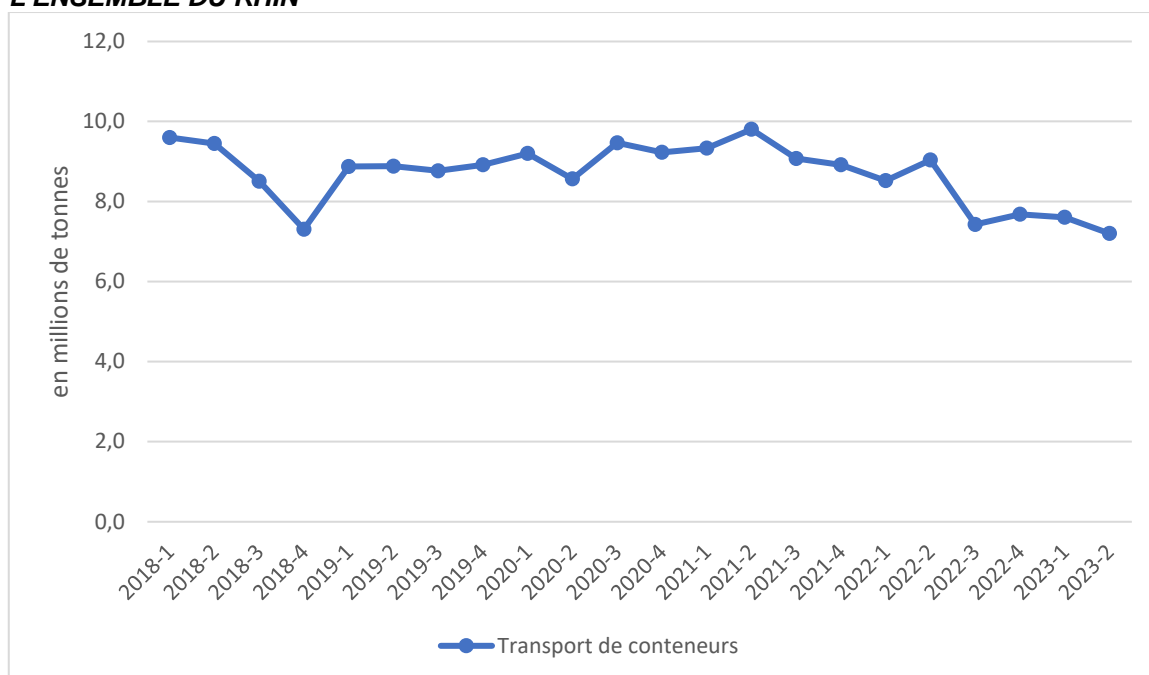
FIGURE 3 : VOLUME DE VRAC LIQUIDE TRANSPORTÉ SUR L'ENSEMBLE DU RHIN PAR TRIMESTRE



Source : calculs de la CCNR à partir de données transmises par Destatis et le Rijkswaterstaat

L'évolution à la baisse du trafic de conteneurs (-12,8 % au premier semestre 2023 par rapport à 2022) s'explique par les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales et par le recul du commerce international.

FIGURE 4 : VOLUMES DE CARGAISONS DE CONTENEURS TRANSPORTÉS SUR L'ENSEMBLE DU RHIN



Source : calculs de la CCNR à partir de données transmises par Destatis et le Rijkswaterstaat

2. Volumes transportés dans les États rhénans

Le tableau suivant présente les volumes transportés au cours des premiers semestres 2021, 2022 et 2023 dans les pays membres de la CCNR ainsi que le taux de variation 2023/2022.

TABLEAU 4 : VOLUMES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉS PAR VOIE NAVIGABLE DANS LES ÉTATS RHÉNANS AUX PREMIERS SEMESTRES 2021, 2022 ET 2023¹

	Premier semestre 2021 en millions de tonnes	Premier semestre 2022 en millions de tonnes	Premier semestre 2023 en millions de tonnes	Taux de variation 2023/2022 en %
Pays-Bas	186,6	187,0	169,9	-9,2
Allemagne	99,1	97,8	90,4	-7,6
Belgique - Flandre	35,9	35,7	33,4	-6,5
France	28,2	27,5	24,4	-11,3
Belgique -Wallonie	16,7	17,2	17,1	+/-0
Suisse	2,8	2,3	2,7	+17,3

Sources : Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Service Public de Wallonie (SPW), Ports Rhénans Suisses

¹ Pour la Belgique les résultats ont été utilisés sur la base des données transmises par les deux administrations régionales belges des voies navigables : de Vlaamse Waterweg et le Service Public de Wallonie (SPW).

TABLEAU 5 : TRANSPORT DE VRAC SEC

	Premier semestre 2021 en millions de tonnes	Premier semestre 2022 en millions de tonnes	Premier semestre 2023 en millions de tonnes	Taux de variation 2023/2022 en %
Pays-Bas	93,0	95,9	88,4	-7,9
Allemagne	57,6	56,7	51,6	-9,0
Belgique - Flandre	24,1	25,2	24,3	-6,4
France	21,2	20,2	17,7	-13,0
Belgique -Wallonie	13,7	14,1	14,3	+1,4
Suisse	0,8	0,7	0,6	-14,3

Sources : Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Service Public de Wallonie (SPW), Ports Rhénans Suisses

TABLEAU 6 : TRANSPORT DE VRAC LIQUIDE

	Premier semestre 2021 en millions de tonnes	Premier semestre 2022 en millions de tonnes	Premier semestre 2023 en millions de tonnes	Taux de variation 2023/2022 en %
Pays-Bas	61,7	60,7	60,6	-0,1
Allemagne	24,3	24,1	24,2	+/-0
Belgique - Flandre	6,4	6,4	5,7	-10,7
France	2,9	3,0		-8,4
Belgique -Wallonie	2,2	2,0	2,0	+/-0
Suisse	1,4	0,8	1,5	+80,7

Sources : Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Service Public de Wallonie (SPW), Ports Rhénans Suisses

TABLEAU 7 : TRANSPORT DE MARCHANDISES EN CONTENEURS

	Premier semestre 2021 en millions de tonnes	Premier semestre 2022 en millions de tonnes	Premier semestre 2023 en millions de tonnes	Taux de variation 2023/2022 en %
Pays-Bas	25,8	24,3	20,4	-16,1
Allemagne	10,7	9,6	8,5	-11,4
Belgique - Flandre	4,9	3,7	2,8	-24,1
France	1,6	1,8		-13,5
Belgique -Wallonie	0,8	1,0	0,8	-20,0
Suisse *	0,47	0,76	0,63	-17,7

Sources : Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Service Public de Wallonie (SPW), Ports Rhénans Suisses

* Les valeurs indiquées pour la Suisse reposent sur un calcul dans lequel la quantité d'EVP manutentionnés au premier semestre a été multipliée par un facteur de 10,66 tonnes/EVP. Ce facteur représente le volume moyen de marchandises par conteneur, tel qu'il ressort des statistiques sur les conteneurs rhénans.

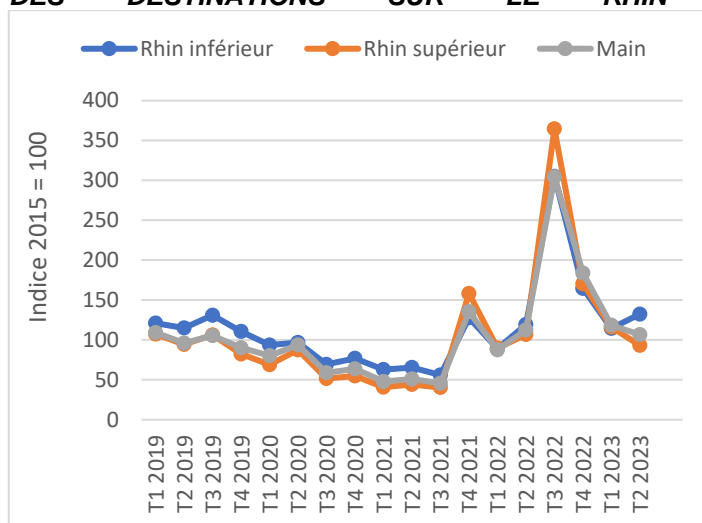
3. Taux de fret en navigation rhénane

Indice des taux de fret établis par le bureau d'études de marché néerlandais PJK

Cet indice des taux de fret se fonde sur des enquêtes menées auprès d'entreprises de navigation assurant le transport de marchandises liquides entre la région ARA et le bassin rhénan (arrière-pays allemand, français et suisse).

En ce qui concerne le transport de marchandises liquides entre la région ARA et l'arrière-pays (bassin rhénan), les taux de fret applicables au marché au comptant ont affiché de nets signes d'apaisement au cours du premier semestre 2023. Cette évolution résultait principalement du rétablissement des niveaux d'eau, ce qui a eu pour effet de faire baisser les taux de fret.

FIGURE 5 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LE GAZOLE DE LA RÉGION ARA VERS DES DESTINATIONS SUR LE RHIN (INDICE 2015 = 100)



L'indice PJK, fondé exclusivement sur les données du marché au comptant, a connu une période de forte volatilité entre le milieu de l'année 2022 et celui de l'année 2023. Cette situation était essentiellement due aux variations des hauteurs d'eau.

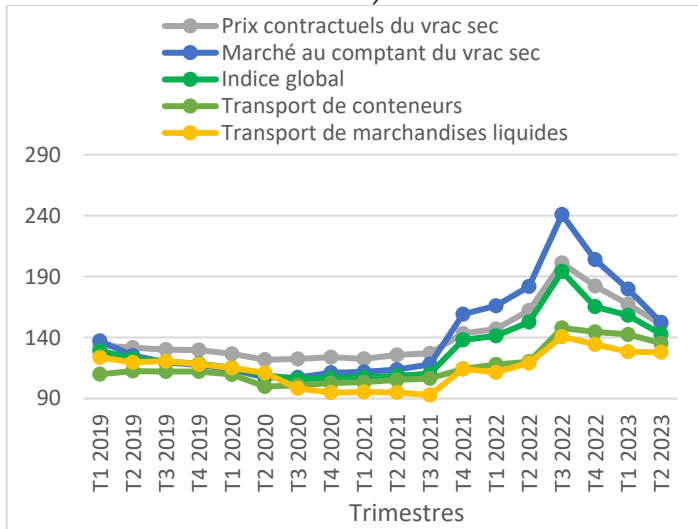
La volatilité particulièrement forte de l'indice PJK par rapport au marché des cargaisons sèches (voir indice CBS pour le marché au comptant des cargaisons sèches) s'explique également par la plus grande vulnérabilité de la flotte aux basses eaux en ce qui concerne le segment des marchandises liquides. Cette plus grande vulnérabilité découle de la capacité de chargement moyenne supérieure des bateaux-citernes par rapport aux bateaux à cargaison sèche.

Source : calcul de la CCNR fondé sur l'indice PJK International. PJK enregistre les taux de fret (en euros par tonne) pour le transport de vrac liquide entre la région ARA et le Rhin. La CCNR convertit ces valeurs en un indice avec 2015 comme année de référence. Rhin inférieur : Duisbourg, Cologne. Rhin supérieur : Karlsruhe, Bâle. Main : Francfort/Main.

Indice des taux de fret établis par le bureau central néerlandais des statistiques (CBS)

Le bureau central néerlandais des statistiques (CBS) collecte des données sur les taux de fret auprès d'un certain nombre d'entreprises néerlandaises de navigation intérieure. Ces données sont collectées deux fois par trimestre et incluent les suppléments à acquitter au titre du carburant et des basses eaux. Les résultats concordent avec l'indice PJK en ce qui concerne la tendance générale. Ils présentent toutefois des différences, notamment en ce qui concerne la volatilité.

FIGURE 6 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL NÉERLANDAISES EN FONCTION DU SEGMENT DE MARCHÉ (INDICE 2015 = 100, DONNÉES TRIMESTRIELLES)



Source : CBS (Bureau central néerlandais des statistiques) (services de navigation intérieure ; indice des prix)

Une baisse des taux de fret a également été observée au cours du premier semestre 2023 au sein de l'indice CBS. La plus forte baisse a été enregistrée sur le marché au comptant des cargaisons sèches, reflétant ainsi la volatilité généralement plus élevée du marché au comptant.

Comme indiqué plus haut, la volatilité du sous-indice pour le marché au comptant des cargaisons sèches était inférieure, au sein de l'indice CBS, à la volatilité caractérisant les taux de fret au comptant dans l'indice PJK.

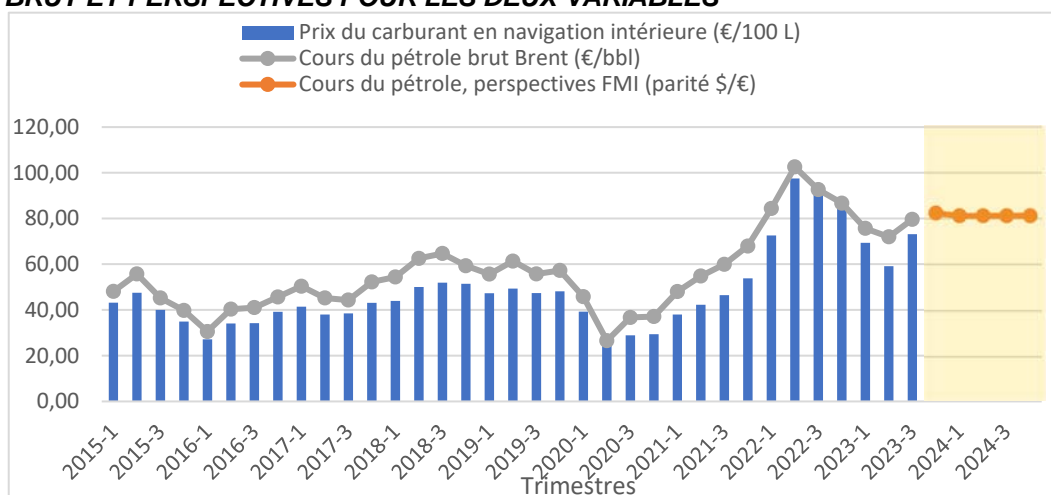
Dans l'ensemble, on constate que tous les sous-indices de l'indice CBS se sont stabilisés à un niveau supérieur à la moyenne pluriannuelle au cours du premier semestre 2023. Il en ressort que tous les facteurs qui ont conduit à une hausse des prix n'ont pas été neutralisés. Bien que la période de basses eaux fût terminée, d'autres facteurs d'augmentation des prix, comme le transfert de capacités de transport fluvial de l'espace rhénan vers l'espace danubien, étaient toujours d'actualité.

4. Évolution des coûts

Les cours du pétrole brut et les prix du diesel, du gazole, de l'électricité et du gaz naturel ont atteint, au premier semestre 2022, leur plus haut niveau depuis janvier 2006. Partant de ce niveau élevé, les cours du pétrole et les prix des carburants ont sensiblement baissé au cours de l'année 2023. La raison en est principalement la faiblesse de la conjoncture économique.

Une comparaison des coûts du carburant en navigation intérieure (prix du gazole) avec les cours du pétrole met en évidence une relation très étroite, qui sert de base aux prévisions pour les prix du carburant (à partir des prévisions concernant les cours du pétrole). Il convient de noter que les données relatives aux cours du pétrole sont initialement exprimées en dollars des États-Unis (source : *US Energy Information Administration* et <https://www.eia.gov>) et converties en euros en utilisant les taux de change historiques entre l'euro et le dollar afin de les rendre comparables aux prix des carburants indiqués en euros dans le secteur de la navigation intérieure. Les prix du carburant dans le transport fluvial proviennent de *Insights Global*.

FIGURE 7 : PRIX DES CARBURANTS EN NAVIGATION INTÉRIEURE, COURS DU PÉTROLE BRUT ET PERSPECTIVES POUR LES DEUX VARIABLES *



Sources : Insights Global (prix du carburant), US Energy Information Administration (cours du pétrole), données économiques de la Réserve fédérale américaine (taux de change dollar américain/euro)
 * 1 baril (bbl) = 159 litres

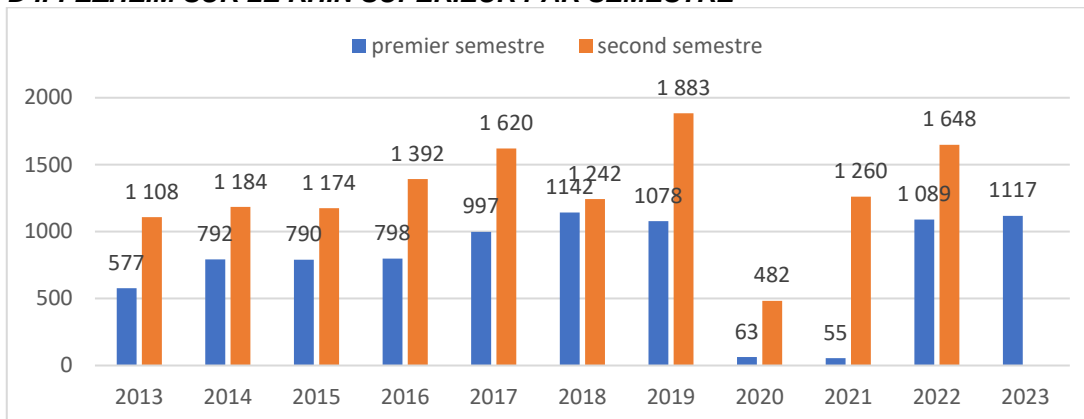
Les perspectives pour les prix des carburants en 2024 sont fondées sur les perspectives pour les cours du pétrole combinées à des hypothèses concernant le taux de change euro/dollar américain. Les prévisions utilisées pour le cours du pétrole sont celles du FMI, avec une parité du taux de change (dollar/euro = 1,00).

Les perspectives du FMI pour les cours du pétrole laissent présager une stabilité globale de ces derniers en 2024 par rapport à 2023. Sur la base de ces hypothèses et prévisions, on s'attend, en l'état actuel des connaissances, à ce que les prix du carburant en navigation intérieure se situent autour de 80 euros pour 100 litres en 2024.

5. Transport de passagers

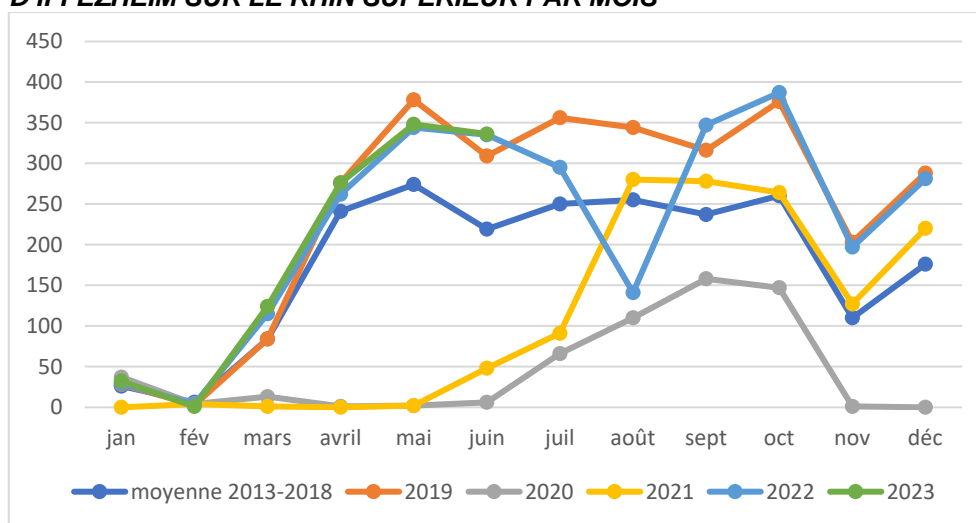
En ce qui concerne le développement du transport de passagers, ce sont les chiffres relatifs au trafic de bateaux à cabines enregistrés à l'écluse d'Iffezheim qui sont pris en compte. Depuis 2021, le secteur des croisières fluviales s'est progressivement relevé de la pandémie de Covid. Cette reprise s'est confirmée pour l'ensemble de l'année 2022, ainsi que pour le premier semestre 2023, au cours duquel 1 117 passages de bateaux ont été enregistrés à Iffezheim.

FIGURE 8 : NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE FRANCHISSANT L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM SUR LE RHIN SUPÉRIEUR PAR SEMESTRE



Source : administration allemande des voies d'eau et de la navigation

FIGURE 9 : NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE FRANCHISSANT L'ÉCLUSE D'IFFEZZHEIM SUR LE RHIN SUPÉRIEUR PAR MOIS



Source : administration allemande des voies d'eau et de la navigation

6. Résumé et perspectives

L'évolution du transport de marchandises par voie navigable au cours du premier semestre montre une légère baisse pour le Rhin et les États rhénans. Celle-ci est une conséquence de la faiblesse conjoncturelle qui caractérisait le commerce mondial et l'industrie.

Les différents segments de marché ont été touchés de manière différente. Le transport de vrac sec et le transport de conteneurs ont été davantage touchés par la baisse que le transport de vrac liquide.

Les prix des carburants en navigation intérieure ont à peu près doublé entre le début de l'année 2021 et le milieu de l'année 2022. Une hausse prolongée des cours du pétrole brut, qui a débuté après la fin de la première vague de pandémie à l'automne 2020, en est la principale raison. La deuxième raison est la hausse des prix provoquée par la guerre en Ukraine.

Les cours du pétrole ainsi que les prix des carburants sont repartis à la baisse après avoir atteint leur pic vers le milieu de l'année 2022. En l'état actuel des connaissances, les prix du carburant en navigation intérieure devraient être de l'ordre de 80 euros par 100 litres pour les années 2023 et 2024. Cependant, les développements politiques à venir, notamment ceux concernant la guerre en Ukraine, seront décisifs pour le niveau des coûts de carburant à l'horizon des prévisions. Dans ce conflit, les escalades comme les désescalades peuvent avoir une forte influence sur l'évolution des cours du pétrole brut et des prix des carburants. Ainsi, une désescalade peut également entraîner une baisse des cours du pétrole brut. Dans ce cas, les coûts de carburant dans la navigation intérieure reviendraient naturellement à un niveau inférieur.

Au premier semestre 2023, l'évolution des taux de fret était encore marquée par les basses eaux de l'année précédente et les taux de fret affichés pour l'ensemble des segments de marché étaient plus élevés (par rapport à la moyenne pluriannuelle).

Le transport de passagers – et notamment la croisière fluviale – a retrouvé, depuis le second semestre 2021, son niveau pré-pandémique et, d'après les chiffres relatifs à l'année 2022 et au premier semestre 2023, cette reprise semble se poursuivre.

En l'état actuel des connaissances, l'économie mondiale ne se redressera qu'en 2024, de sorte qu'aucune amélioration significative de la conjoncture n'est encore en vue pour le second semestre 2023.

V. Patentes de bateliers et équipages

PROTOCOLE 9
Amendement du Règlement relatif au personnel
de la navigation sur le Rhin :
Modification de l'article 11.01, chiffre 2 (obligation de patente) et de l'annexe 5
(Particularités de la navigation sur les tronçons du Rhin recensés comme tronçons de voies
d'eau intérieures présentant des risques spécifiques)

Il est proposé d'apporter les modifications suivantes au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) :

1. Réduction du nombre de tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques aux deux tronçons suivants :
 - Rhin supérieur : du p.k. 335,66 (pont routier de Wintersdorf) au p.k. 425,00 (Mannheim)
 - Rhin moyen : du p.k. 498,45 (pont routier de Mayence/Mainz-Kastel) au p.k. 592,00 (Coblence, embouchure de la Moselle).

La proposition comprend également une correction, un nouveau point de début étant retenu pour le tronçon du Rhin supérieur, à savoir le pont routier de Wintersdorf.

2. Adaptation consécutive et simplification de l'article 11.01, chiffre 2, du RPN :

La possibilité offerte à l'autorité compétente de reconnaître une patente nationale en lieu et place de la patente de sport ou de la patente de l'administration est étendue à l'intégralité du Rhin.

Motif

1. Actuellement, le tronçon du Rhin compris entre le p.k. 335,92 (écluses d'Iffezheim) et le p.k. 857,40 (bac de Spyck) est recensé comme tronçon de voie d'eau intérieure présentant des risques spécifiques, voir l'annexe 5, partie A, chiffre 1, du RPN. Cette disposition repose sur la désignation correspondante dans la réglementation allemande intervenue en 2021, laquelle a reconduit la disposition de la CCNR en vigueur à l'époque. Le tronçon ainsi recensé dans la réglementation allemande a été repris sans modifications dans la nouvelle version du RPN, entrée en vigueur le 1^{er} avril 2023.

Entre-temps, il s'est avéré qu'il n'était plus nécessaire de considérer ce tronçon, sur une grande partie de son parcours, comme étant un tronçon de voie d'eau présentant des risques spécifiques. La délégation allemande est parvenue à cette conclusion suite à une vérification effectuée par l'autorité compétente en Allemagne pour la navigation, y compris sur le Rhin, à savoir la Direction générale des voies d'eau et de la navigation. Cela s'explique par le fait que les tronçons sont désormais bien balisés et que la navigation n'y présente pas de difficultés avec l'ECDIS Intérieur, la superposition des images radar, etc. Cette conclusion rejoint celle d'une grande partie de la profession.

Par conséquent, le recensement comme tronçons de voie d'eau présentant des risques spécifiques est supprimé sur le Rhin là où il ne s'avère plus nécessaire.

Ne subsisteront alors que deux tronçons du Rhin supérieur et du Rhin moyen recensés comme étant des tronçons de voie d'eau présentant des risques spécifiques. Afin que la sécurité de la navigation y soit assurée, il demeure nécessaire que ces tronçons soient recensés comme étant des tronçons présentant des risques spécifiques. En effet, les particularités de ces tronçons impliquent des risques qui nécessitent des compétences supplémentaires de la part du conducteur.

Afin de répondre aux dernières inquiétudes exprimées par une partie de la profession allemande, la CCNR examinera en temps voulu l'impact concret de la réduction du nombre de tronçons de voies d'eau présentant des risques spécifiques.

La modification du point de début du tronçon sur le Rhin supérieur ne vise qu'à corriger une erreur. Actuellement, le point de début du tronçon mentionné dans le RPN est l'écluse d'Iffezheim, au p.k. 335,92. Or, cette écluse se trouve en réalité au p.k. 333, 92. Afin de corriger cette erreur tout en maintenant autant que possible l'indication kilométrique, l'écluse est remplacée par le pont routier en tant que point marquant du début du tronçon, ce pont étant situé à proximité de l'indication kilométrique retenue jusque-là.

2. Actuellement, l'article 11.01, chiffre 2, dispose que l'autorité compétente peut reconnaître une patente nationale sur la section située en amont des écluses d'Iffezheim et en aval du bac de Spyck, au lieu de la patente de sport ou de la patente de l'administration. Cette possibilité s'étend par conséquent sur le tronçon qui n'est pas recensé comme étant un tronçon de voie d'eau intérieure présentant des risques spécifiques. Il serait par conséquent logique d'adapter l'article 11.01, chiffre 2, afin de tenir compte de la réduction du nombre des tronçons de voies d'eau présentant des risques spécifiques et de n'exclure de la compétence de l'autorité compétente que le Rhin supérieur et le Rhin moyen.

Or, l'actuel article 11.01, chiffre 2, a déjà perdu son sens suite à la révision du RPN, avec l'introduction du nouveau concept prévoyant une patente de base et une autorisation spécifique. Jusque-là, la patente de sport et la patente de l'administration comprenaient déjà l'attestation de connaissance du secteur, voir l'article 7.06, chiffre 1, en liaison avec l'article 6.04, chiffre 1, du RPN en vigueur jusqu'au 31 mars 2023. Il était par conséquent pertinent, à l'époque, d'exiger une patente de sport ou une patente de l'administration sur les tronçons de voies d'eau présentant des risques spécifiques. Pour la navigation sur ces tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques, il est désormais nécessaire d'obtenir une autorisation spécifique en complément à la patente de sport ou à la patente de l'administration. Il en résulte qu'une patente de sport ou une patente de l'administration ne présente désormais qu'une faible valeur ajoutée par rapport à une patente nationale. Il est par conséquent pertinent d'étendre à l'intégralité du Rhin la possibilité donnée aux autorités compétentes de reconnaître une patente nationale en lieu et place de la patente de sport ou de la patente de l'administration.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

1. Le secteur de la navigation intérieure souffre depuis un certain temps d'un manque croissant de personnel qualifié et en particulier de conducteurs. Parallèlement, les critiques concernant les exigences accrues imposées aux membres d'équipage se multiplient depuis l'adaptation du RPN à la directive (UE) 2017/2397. L'objectif de la CCNR est par conséquent d'assouplir les prescriptions auxquelles est soumise la profession, lorsque cela est possible sans compromettre la sécurité. Il s'est avéré qu'une mesure appropriée à cet effet consiste à réduire le nombre des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques. Cette mesure permet de supprimer des obstacles inutiles, de faciliter l'accès des conducteurs à la navigation rhénane, de flexibiliser les conditions de travail et de lutter ainsi contre la pénurie de personnel qualifié.
2. La modification de l'article 11.01, chiffre 2, permet aux autorités de reconnaître davantage que par le passé d'autres types de patentes nationales. Cela contribue à répondre à la demande de flexibilité souvent exprimée vis-à-vis de l'action des autorités.

Alternatives éventuelles aux amendements envisagés

1. Il serait possible de renoncer à la réduction du nombre de tronçons de voies d'eau présentant des risques spécifiques. Cela aurait toutefois pour conséquence que les conducteurs soient tenus d'obtenir une autorisation spécifique pour des tronçons du Rhin alors que, sur le plan technique, plus rien ne le justifie entre-temps.

Il serait possible de renoncer entièrement à la correction de l'indication kilométrique pour les écluses d'Iffezheim. Dans ce cas subsisterait cependant une indication erronée dans le RPN, ce qui serait contraire à l'exigence de la CCNR de mettre à la disposition de la navigation rhénane des règlements exempts d'erreurs.

Il serait également possible de conserver les écluses d'Iffezheim comme point de début marquant et de mentionner pour cela l'indication kilométrique correcte, à savoir le p.k. 333,92. Toutefois, l'avant-port des écluses serait alors également inclus dans la zone du tronçon de voie d'eau présentant des risques spécifiques, bien que l'avant-port en tant que tel ne présente pas de risques. Cela ne serait pas approprié.

2. Il serait possible de renoncer à l'adaptation connexe de l'article 11.01, chiffre 2. Cela aurait toutefois pour conséquence de maintenir une disposition déjà obsolète actuellement et qui, en outre, ne prendrait pas en compte les modifications apportées à l'annexe 5.

Conséquences des amendements

1. Du tronçon de 521,48 km du Rhin qui est actuellement recensé comme voie d'eau présentant des risques spécifiques ne resteraient que deux tronçons plus courts, d'une longueur totale de 182,89 km.

Ainsi, l'obligation faite aux conducteurs de posséder une autorisation spécifique pour les tronçons à risques est supprimée sur la majeure partie du Rhin. Sur ces tronçons, une patente du Rhin ou une patente équivalente est suffisante, il n'est plus nécessaire que les conducteurs effectuent un certain nombre de voyages de secteur et qu'ils passent un examen.

La profession et les États partenaires doivent être informés à temps et de manière détaillée de la réduction prévue du nombre de tronçons de voies d'eau présentant des risques spécifiques. À cette fin, le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle ayant émis un avis favorable le 10 octobre, le Secrétariat a été invité à adresser un courrier aux associations agréées (UENF, OEB, ETF, Aquapol, IVR, notamment) et aux États observateurs.

Pour les deux tronçons de voie d'eau restants et comme dans le passé, les autorités compétentes pour les examens pourront décider si le candidat peut choisir librement le tronçon devant faire l'objet de l'examen, ou si ces tronçons sont prédéfinis.

En outre, les délégations allemande et française demanderont à leurs autorités de contrôle de ne pas sanctionner l'absence d'autorisation spécifique pour la navigation sur les tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques qui ne seront plus considérés comme des tronçons à risques à partir du 1^{er} juillet 2025.

Il conviendrait également d'envisager l'adaptation des autres règlements de la CCNR à la nouvelle indication géographique sur le Rhin supérieur à l'occasion d'autres amendements prévus.

2. Désormais, les autorités compétentes pourront reconnaître les patentes nationales en remplacement de patentes de sport ou de patentes de l'administration non seulement en amont des écluses d'Iffezheim et en aval du bac de Spyck, mais sur l'intégralité du Rhin. Étant donné que le tronçon du Rhin concerné, entre Iffezheim et le bac de Spyck, relève respectivement de la France et de l'Allemagne, cette extension ne concerne que les autorités allemandes et françaises.

Conséquences d'un rejet de l'amendement

Un rejet de ces amendements impliquerait le maintien d'obstacles inutiles pour la navigation rhénane et les autorités ne pourraient pas décider elles-mêmes, de manière flexible, de la patente requise pour les bateaux de plaisance et les bateaux de service de l'administration.

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant qu'il convient « de contribuer davantage encore à renforcer l'attrait des carrières dans la navigation intérieure », comme l'ont exprimé les États membres dans la déclaration de Mannheim du 17 octobre 2018,

dans le but d'éliminer les obstacles inutiles, de faciliter l'accès des conducteurs à la navigation rhénane, de rendre le recrutement plus flexible et de lutter ainsi contre la pénurie de personnel qualifié,

sur la proposition de son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle,

adopte l'amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

Cet amendement entrera en vigueur le 1er juillet 2025

Annexe

Annexe au protocole 9

Amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin

1. *L'article 11.01, chiffre 2, est rédigé comme suit :*
 - « 2. Pour la conduite d'un bateau de plaisance, d'un bateau de service de l'administration ou d'un bateau des services d'incendie, est suffisante au lieu des patentes visées aux articles 12.02 et 12.03 une autre patente reconnue équivalente par l'autorité compétente. ».

2. *L'annexe 5 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin est modifiée comme suit :*
 - a) *La Partie A, chiffre 1, est rédigée comme suit :*
 - « 1. Quiconque conduit un bâtiment sur les tronçons compris entre le p.k. 335,66 (pont routier de Wintersdorf) et le p.k. 425,00 (Mannheim) ou entre le p.k. 498,45 (pont routier de Mayence/Mainz-Kastel) et le p.k. 592,00 (Coblence, embouchure de la Moselle) nécessite une autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques. ».

 - b) *La Partie B est modifiée comme suit :*
 - aa) *Dans la Partie I, le titre est rédigé comme suit :*

« I. Le Rhin, du p.k. 335,66 (pont routier de Wintersdorf) au p.k. 352,07 (frontière franco-allemande) »

 - bb) *La Partie II est rédigée comme suit :*

« II. Le Rhin, du p.k. 352,07 (frontière franco-allemande) au p.k. 425,00 (Mannheim)

Les compétences supplémentaires correspondent aux compétences supplémentaires du chiffre I (Le Rhin, du p.k. 335,66 (pont routier de Wintersdorf) au p.k. 352,07 (frontière franco-allemande)). ».

 - cc) *La Partie III est supprimée.*

 - dd) *La Partie IV devient la Partie III.*

 - ee) *Les Parties V et VI sont supprimées.*

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

PROTOCOLE 10

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à modifier l'annexe 13 concernant la présence à bord des certificats et autres documents exigés par le Règlement annexé à l'ADN

1. La Commission centrale pour la navigation du Rhin a adopté le 1^{er} juin 2021 des amendements à l'article 1.10 et à l'annexe 13 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 (Résolution 2021-I-10).
2. Par cette résolution, la Commission Centrale a également chargé le Comité du règlement de police d'examiner la nécessité d'adapter ces amendements en fonction des développements ultérieurs.
3. L'article 1.10 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) dresse de manière exhaustive la liste des certificats et autres documents qui doivent impérativement se trouver à bord. D'autres réglementations, telles que le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN), ainsi que la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) contiennent aussi des prescriptions relatives à ces documents.
4. Lors de sa réunion tenue en janvier 2024, le Comité de sécurité de l'ADN a approuvé plusieurs amendements qui ont été incorporés à l'édition 2025 de l'ADN. Cette nouvelle édition entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2025. Certains de ces amendements étendent la liste des documents pouvant être conservés à bord sous forme électronique.
5. La présente proposition d'amendement vise à modifier l'annexe 13 du RPNR afin d'autoriser la présence à bord sous forme électronique de certains documents liés au transport de marchandises dangereuses.
6. 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 la modification proposée vise à répondre

Dans le champ d'application de la réglementation rhénane, le RPNR détermine, à l'article 1.10 et à l'annexe 13, les conditions dans lesquelles les documents doivent être présentés aux autorités de contrôle.

La présentation des documents susmentionnés sous forme électronique facilite la mise à disposition des informations, notamment aux fins de contrôles. La dématérialisation correspond à un besoin de la profession et allège la charge administrative.

Cet amendement vise à assurer la cohérence entre deux cadres juridiques : le RPNR et l'ADN.

Conformément à l'édition 2025 de l'ADN, il sera aussi possible de conserver à bord sous forme électronique certains documents autres que ceux mentionnés aux lettres b) et d) de la sous-section 8.1.2.1. Cette mesure de simplification administrative, qui s'inscrit dans le cadre de la numérisation de la navigation intérieure, concerne plusieurs documents mentionnés aux sous-sections 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN.

Dans la plupart des cas, l'ADN n'a pas défini de type particulier de format électronique, à l'exception de la sous-section 8.1.2.1, lettre b) (documents de transport) et de la sous-section 8.1.2.3, lettre c) (plan de sécurité en cas d'avarie et documents relatifs à la stabilité à l'état intact). Pour les certificats et autres documents ADN pour lesquels, la présentation d'un document au format électronique est autorisée, il est prévu de renvoyer dans la colonne « Format électronique approprié » au « Format électronique approprié en vertu de l'ADN ».

Alternative éventuelle à la modification envisagée

Il serait possible de ne pas modifier le RPNR. Cependant, cela conduirait à des règles différentes dans les deux cadres juridiques applicables (ADN et RPNR) et donc à une insécurité juridique.

Conséquences de ladite modification

Cet amendement permet d'harmoniser les prescriptions en vigueur concernant la présentation de certains documents de l'ADN sous forme électronique et d'assurer la sécurité juridique pour les usagers et les autorités compétentes.

En outre la cohérence d'une réglementation implique une harmonisation de la terminologie, c'est-à-dire des termes, des expressions et des définitions, qui constitue un élément essentiel permettant de garantir la sécurité juridique des prescriptions. C'est pourquoi le texte des documents visés au chiffre 6.1 de l'annexe 13 du RPNR est harmonisé dans les trois versions linguistiques. Partant, les chiffres 6.1.1, 6.1.2 et 6.1.3 sont supprimés.

L'annexe 13 du RPNR est également modifiée pour renvoyer à l'édition la plus récente de la norme définissant le format PDF/A à savoir ISO 32000-1:2008. Les documents produits selon l'ancienne norme datant de 2005 sont compatibles avec la nouvelle norme.

Conséquences qu'entraînerait le rejet de la modification

Un rejet de cet amendement au RPNR aurait pour conséquence une insécurité juridique tant pour les usagers que pour les autorités compétentes.

Le rejet de ces amendements nuirait aux différents objectifs exposés précédemment.

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

vu la résolution CCNR 2021-I-10 amendant le 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) et les résolutions 2021-II-16, 2022-II-14 et 2023-II-13 modifiant l'annexe 13 pour tenir compte de la numérisation croissante des documents de bord,

soucieuse de garantir l'harmonisation des règles applicables et donc d'assurer la sécurité juridique,

afin d'alléger la charge administrative dans la navigation rhénane sans réduire son niveau de sécurité,

dans le but d'autoriser la présence à bord de certificats et autres documents de bord sous forme électronique,

adopte l'amendement à l'annexe 13 du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution,

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2025.

Annexe

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin

L'annexe 13 est modifiée comme suit :

a) Le paragraphe 3, dernière phrase, est rédigé comme suit :

« Le format électronique PDF/A dans le tableau ci-après correspond à celui défini par la norme internationale ISO 32000-1:2008. »

b) Le chiffre 6.1 est rédigé comme suit :

«

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
6.1	Les certificats et autres documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN	ADN, 8.1.2.1, a), e) à g) et i) à k) ADN, 8.1.2.2, b) à h) ADN, 8.1.2.3, b), e), f), h), i), l), o), p), et r) à x)	Non acceptés	
		ADN, 8.1.2.1, b) à d) et h) ADN, 8.1.2.2, a) ADN, 8.1.2.3, a), c) g), j), k), m), n) et q)	Acceptés	Format électronique approprié en vertu de l'ADN

»

c) Les chiffres 6.1.1, 6.1.2 et 6.1.3 sont supprimés.

PROTOCOLE 11

Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatifs aux dispositions particulières à certains secteurs (article 9.01, chiffres 2 et 3, et 10.01, chiffre 4)

1. La sécurité juridique est garantie par la qualité de la réglementation, qui doit être normative, c'est-à-dire prescrire, interdire, sanctionner. En outre, la réglementation doit être intelligible. L'intelligibilité implique la lisibilité autant que la clarté et la précision des énoncés ainsi que leur cohérence. En ce sens, la cohérence d'une réglementation implique une harmonisation de la terminologie, c'est-à-dire des termes, des expressions et des définitions, mais aussi des références et renvois à jour, qui constituent des éléments essentiels permettant de garantir la sécurité juridique d'une réglementation.
2. La présente proposition d'amendements vise à modifier les articles 9.01 et 10.01 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR).
3. Le chapitre 9 du RPNR porte sur les règles particulières de route et de stationnement et son article 9.01 concerne les restrictions de la navigation à Bâle. En raison des évolutions de la construction navale, les risques relatifs à la navigation à Bâle sont réduits. Partant, il convient d'amender l'article 9.01, chiffres 2 et 3, du RPNR.
4. Le chapitre 10 du RPNR porte sur les restrictions de la navigation par hautes et basses eaux. L'article 10.01 concerne la restriction de la navigation par hautes eaux à l'amont du bac de Spijk. L'amendement visé à l'article 10.01, chiffre 4, du RPNR a pour objectif de tenir compte du retour d'expériences en période de hautes eaux sur le secteur compris entre Bâle et les écluses de Kembs.
5. 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 les modifications proposées visent à répondre

Les amendements figurant en annexe ont plusieurs objectifs :

- Le premier objectif de ces amendements est de procéder aux adaptations réglementaires indispensables, sachant que certaines dispositions sont obsolètes compte tenu des évolutions technologiques. Ceci permet d'augmenter le niveau de sécurité de la navigation rhénane.
- Un autre objectif est d'apporter quelques clarifications afin d'améliorer l'accessibilité de la nouvelle réglementation. La refonte de l'article 9.01, chiffre 2, permet de préciser sa rédaction et son champ d'application. Les dispositions des articles 9.01, chiffre 3, et 10.01, chiffre 4, sont supprimées car elles sont devenues obsolètes. Le RPNR en sera plus lisible et intelligible, ce qui renforce sa sécurité juridique. L'harmonisation de la terminologie utilisée dans le RPNR contribue à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane.

Alternatives éventuelles aux modifications envisagées

Il serait possible de renoncer à ces amendements. Il en résulterait des incohérences, y compris juridiques, ce qui porterait atteinte à la sécurité juridique de la réglementation rhénane. De même, le niveau de sécurité de la navigation rhénane ne serait pas augmenté.

Conséquences desdites modifications

La présente proposition d'amendements propose de mettre en cohérence les articles 9.01 et 10.01 du RPNR comme suit :

- Le contenu de l'article 9.01 du RPNR est complété pour préciser les dispositions spécifiques applicables aux bâtiments et convois d'une longueur supérieure à 110 m. Ainsi, cet amendement vise à préciser qu'entre la Dreirosenbrücke (p.k. 167,80) et la Mittlere Rheinbrücke (p.k. 166,53) à Bâle, les bâtiments motorisés d'une longueur dépassant 110 m, les convois remorqués et les convois poussés doivent tenir à la remonte une vitesse minimale de 6 km/h. Les vitesses minimales sont mesurées par rapport à la rive. Cette mesure permet d'augmenter le niveau de sécurité en particulier car les courants peuvent être importants dans ce secteur. Afin d'assurer la mise en cohérence du RPNR, le chiffre 2 est précisé et reformulé.
- En vertu du RPNR, le conducteur est responsable de la conduite du bateau de navigation intérieure. L'article 9.01, chiffre 3, du RPNR dispose : « qu'avant l'entrée dans le bassin portuaire 1 (p.k. 169,95) tous les avalants doivent virer dans le fleuve et ne peuvent entrer que lorsqu'ils sont droits dans le courant et que l'entrée dans le port est visible. ». Actuellement, les bateaux de navigation intérieure sont suffisamment performants pour entrer directement dans le port de Bâle. Cette manœuvre contenue dans la disposition du chiffre 3 est aujourd'hui considérée par l'autorité compétente suisse comme inutile et obsolète. En conséquence, le chiffre 3 est supprimé.
- La disposition visée à l'article 10.01, chiffre 4, du RPNR a été introduite à la suite des importantes inondations de 1999. Dans le secteur compris entre Bâle et les écluses de Kembs, la marque de crue se situe à 8,20 m. En cas d'interdiction de la navigation, cette disposition spéciale permet toutefois à l'autorité compétente, d'autoriser la navigation, jusqu'à une hauteur d'eau de 8,50 m à l'échelle de Bâle-Rheinhalle. Cette disposition n'a cependant jamais été appliquée depuis cette date. Partant, les dispositions du chiffre 4 sont supprimées. Les dispositions de l'actuel chiffre 5 deviennent le chiffre 4.

Ces amendements n'entraînent pas de coûts additionnels pour la profession ou les administrations.

Ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2025.

Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications

Il serait possible de renoncer à ces amendements mais cela ne permettrait pas de contribuer davantage au bon ordre de la navigation rhénane.

Le rejet de ces amendements nuirait aux différents objectifs exposés précédemment.

Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

dans le but de contribuer davantage à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane,

adopte l'amendement aux articles 9.01 chiffres 2 et 3, et 10.01, chiffre 4, du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) figurant en annexe à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2025.

Annexe

Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin

1. *L'article 9.01 est modifié comme suit :*
 - a) *Le chiffre 2 est rédigé comme suit :*

« 2. Entre la Dreirosenbrücke (p.k. 167,80) et la Mittlere Rheinbrücke (p.k. 166,53) à Bâle les bâtiments motorisés, les convois remorqués et les convois poussés doivent tenir à la remonte une vitesse minimale de 4 km/h. À partir d'une longueur de 110 m doit être tenue une vitesse minimale de 6 km/h Les vitesses minimales sont mesurées par rapport à la rive. »
 - b) *Le chiffre 3, est supprimé.*
2. *L'article 10.01 est modifié comme suit :*
 - a) *Le chiffre 4 est supprimé.*
 - b) *Le chiffre 5 existant devient le chiffre 4.*

PROTOCOLE 12

Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) portant harmonisation du terme « certificat de visite » dans le RPNR

1. La sécurité juridique est garantie par la qualité de la réglementation, qui doit être normative, c'est-à-dire prescrire, interdire, sanctionner. En outre, la réglementation doit être intelligible. L'intelligibilité implique la lisibilité autant que la clarté et la précision des énoncés ainsi que leur cohérence. En ce sens, la cohérence d'une réglementation implique une harmonisation de la terminologie, c'est-à-dire des termes, des expressions et des définitions, qui constitue un élément essentiel permettant de garantir la sécurité juridique d'une réglementation.
2. Le premier règlement de police pour la navigation du Rhin intitulé « Règlement de police pour la navigation depuis Bâle jusque dans la mer » a été adopté par le Protocole N°. VIII de 1850, ce qui illustre à la fois le caractère précurseur de la réglementation rhénane, mais également l'ancienneté et la permanence des termes, des expressions et des définitions employées.
3. Si le RPNR a traversé les siècles, des incohérences terminologiques subsistent, notamment en ce qui concerne l'évolution du terme « certificat de visite ». L'annexe O du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) contient une liste des certificats dont l'équivalence au certificat de visite visé à l'article 1.04 est reconnue. Les certificats reconnus équivalents au certificat de visite, sont les :
 - certificats communautaires pour les bateaux de la navigation intérieure délivrés ou renouvelés après le 30 décembre 2008 attestant que lesdits bateaux, sans préjudice des dispositions transitoires du chapitre 24 de l'annexe II, sont pleinement conformes aux prescriptions techniques de l'annexe II de la directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE, dans sa dernière version ;
 - certificats de l'Union pour les bateaux de la navigation intérieure délivrés ou renouvelés après le 6 octobre 2018 attestant que lesdits bateaux, sans préjudice des dispositions transitoires du chapitre 32 de l'ES-TRIN, sont pleinement conformes aux prescriptions de la directive (UE) 2016/1629, dans la teneur de la dernière version en vigueur.

4. Au vu de l'évolution de la législation applicable, il convient donc de faire évoluer la terminologie employée dans les trois versions linguistiques du RPNR, à savoir l'allemand, le français et le néerlandais. Partant, le terme approprié est désormais « certificat de visite ou certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin ». L'absence d'une terminologie harmonisée sur des termes clairement définis génère des incertitudes juridiques, qu'il est nécessaire de clarifier, afin de garantir la sécurité juridique de la réglementation rhénane.
5. 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 les modifications proposées visent à répondre

Les amendements proposés dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin visent à améliorer la cohérence terminologique du RPNR relative au terme « certificat de visite ou certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin » et à son emploi dans les trois versions linguistiques.

L'harmonisation de la terminologie utilisée dans le RPNR permet de réduire les incohérences et se traduit en l'espèce par une rédaction simplifiée et plus moderne, permettant de rendre le RPNR plus lisible et accessible. L'harmonisation de la terminologie améliore aussi la qualité de la réglementation, à savoir sa clarté, son intelligibilité et son efficacité. Cette harmonisation intégrale de la terminologie renforce la sécurité juridique du RPNR, dans ses trois versions linguistiques.

L'harmonisation de la terminologie utilisée dans le RPNR contribue à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane.

Alternatives éventuelles aux modifications envisagées

Il serait certes possible de renoncer à la mise en cohérence du RPNR, mais cela affaiblirait la sécurité juridique, la lisibilité et l'accessibilité de la réglementation.

Cela reviendrait à conserver des interprétations divergentes du RPNR, ce qui ne permettrait pas d'augmenter le niveau de sécurité de la navigation rhénane.

Conséquences desdites modifications

L'harmonisation de la terminologie du RPNR implique une mise en cohérence des termes et de leurs emplois, dans les trois versions linguistiques impliquant la modification d'une ou plusieurs versions linguistiques.

Ces amendements n'entraînent pas de coûts additionnels pour la profession et le coût pour les administrations est très faible.

Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications

Il est possible de renoncer à ces amendements mais cela ne permettrait pas une réelle harmonisation de la terminologie relative à l'utilisation du terme « certificat de visite ou certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin » dans les trois versions linguistiques du RPNR. Ainsi, les incertitudes terminologiques et juridiques sur l'utilisation desdits termes dans les trois versions linguistiques persisteraient, ce qui serait préjudiciable aux objectifs exposés précédemment.

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

dans le but d'améliorer la lisibilité et de garantir la sécurité juridique de ses règlements,

soucieuse de contribuer à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane en harmonisant la terminologie dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin,

adopte les amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2025.

Annexe

Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin

1. *L'article 1.01, lettre ab), est rédigé comme suit :*

« ab) "bateau rapide" : un bateau motorisé, à l'exception des menues embarcations, capable de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau (par exemple un bateau à ailes portantes, un aéroglisseur ou un bâtiment multicoques) lorsque ceci figure dans son certificat de visite ou son certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin ; »

2. *L'article 1.08 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 3 est rédigé comme suit :*

« 3. Ces conditions sont considérées comme satisfaites lorsque le bâtiment est muni d'un certificat de visite ou d'un certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin et que sa construction et son gréement répondent aux énonciations de ce certificat, et que son équipage et son mode d'exploitation sont conformes aux prescriptions du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin. »

b) *Le chiffre 4, est rédigé comme suit :*

« 4. Sans préjudice du chiffre 3, les moyens de sauvetage individuels inscrits au n° 44 du certificat de visite ou du certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin doivent être disponibles dans une proportion correspondant au nombre d'adultes et d'enfants parmi les passagers. Pour les enfants d'un poids corporel inférieur ou égal à 30 kg ou d'un âge inférieur à six ans, seuls des gilets de sauvetage en matière solide conformes aux normes mentionnées à l'article 13.08, chiffre 2, de l'ES-TRIN sont admis. »

3. *L'article 1.10bis, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

« 1. Par dérogation à l'article 1.10, les documents visés à l'annexe 13, aux chiffres 1.1, 1.2 et 1.3 du présent règlement ne doivent pas obligatoirement se trouver à bord des barges de poussage sur lesquelles est apposée une plaque métallique selon le modèle ci-dessous :

NUMERO EUROPEEN UNIQUE D'IDENTIFICATION

DES BATEAUX : - R

CERTIFICAT DE VISITE OU CERTIFICAT RECONNU EQUIVALENT

- NUMERO :

- COMMISSION DE VISITE :

- VALABLE JUSQU'AU :

la mention relative à l'attestation d'appartenance à la navigation rhénane étant constituée par la lettre R en caractère majuscule placée à la suite du numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI).

Les indications demandées doivent être gravées ou poinçonnées en caractères bien lisibles d'au moins 6 mm de hauteur.

La plaque métallique doit avoir au moins 60 mm de hauteur et 120 mm de longueur ; elle doit être fixée à demeure à un endroit bien lisible, vers l'arrière de la barge, côté tribord.

La concordance entre les indications portées sur la plaque, à l'exception de la lettre R, et celles du certificat de visite ou d'un certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin de la barge doit être confirmée par une Commission de visite dont le poinçon sera appliqué sur la plaque.

Les documents visés à l'annexe 13, chiffres 1.1, 1.2 et 1.3 du présent règlement doivent être conservés par le propriétaire de la barge.

La présence à bord des documents visés à l'annexe 13, chiffre 5.4 du présent règlement n'est pas nécessaire lorsque le numéro de l'agrément de type des moteurs est apposé sur la plaque métallique. »

4. *L'article 2.05, chiffres 2 et 3, est rédigé comme suit :*

« 2. Par dérogation au chiffre 1, le numéro d'ordre du certificat de visite ou d'un certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin du bâtiment concerné et les lettres distinctives de la Commission de visite ou le nom et l'adresse du propriétaire du bâtiment demeurent acceptés pour les ancres qui se trouvent à bord des bâtiments au 30 novembre 2019.

3. Le chiffre 2 ci-avant n'est plus applicable en cas de changement du numéro de certificat de visite ou de certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin. »

5. *L'article 4.07, chiffre 1, lettre b), deuxième tiret, est rédigé comme suit :*

« - des bâtiments possédant un certificat de visite ou un certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin, »

6. *L'article 6.21, chiffre 2, première phrase, est rédigé comme suit :*

« 2. Les bâtiments motorisés ne peuvent, sauf en cas de sauvetage ou d'assistance à un bâtiment en détresse, être utilisés pour des opérations de remorquage ou de poussage ou pour assurer la propulsion d'une formation à couple que dans la mesure où cette utilisation est admise dans leur certificat de visite ou leur certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin. »

7. *L'article 6.32, chiffre 1, deuxième phrase, est rédigé comme suit :*

« Toutefois, pour les bâtiments dont le certificat de visite ou le certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin mentionne que le poste de gouverne est aménagé pour la conduite au radar par une seule personne, la seconde personne n'est pas tenue de se trouver en permanence dans la timonerie. »

8. *L'article 8.01, chiffre 2, premier alinéa, est rédigé comme suit :*

« 2. Le remorquage par un convoi poussé est interdit. Toutefois, un convoi poussé peut effectuer des opérations de remorquage,
à la remonte, si ses dimensions maximales sont inférieures à 110 x 12 m,
à la descente, si ses dimensions maximales sont inférieures à 86 x 12 m,
et si, en outre, mention en est faite dans le certificat de visite ou le certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin du pousseur. »

9. *L'article 8.02 est rédigé comme suit :*

« Article 8.02

Convois poussés comprenant des bâtiments autres que des barges de poussage

Un convoi poussé peut comprendre des bâtiments autres que des barges de poussage lorsque le certificat de visite ou le certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin du pousseur et celui du bâtiment poussé l'admet tout expressément. »

10. *L'article 8.04, lettre a), est rédigé comme suit :*

« a) à couple ou à la remorque d'un bâtiment motorisé si le certificat de visite ou le certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin des deux bâtiments porte la mention correspondante ; »

11. *L'article 8.05, chiffre 4, est rédigé comme suit :*

« 4. Pour les convois poussés d'une largeur inférieure ou égale à 12 m, composés d'un bâtiment poussant et d'un bâtiment poussé, la liaison rigide entre les deux bâtiments peut également être un système d'accouplement permettant une articulation contrôlée du convoi, à condition qu'une mention correspondante ait été portée dans le certificat de visite ou dans le certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin de ces bâtiments. »

12. *L'article 11.02, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

« 1. Les convois poussés et les formations à couple ne doivent pas dépasser les dimensions fixées aux chiffres 2 et 3. Ils sont uniquement autorisés à naviguer avec les dimensions autorisées si celles-ci sont portées dans le certificat de visite ou dans le certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin avec la formation et la cargaison autorisée pour le sens de navigation concerné. »

13. *L'article 13.06 est rédigé comme suit :*

« Article 13.06

Composition des convois

La mention dans le certificat de visite ou le certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin visée à l'article 6.21, chiffre 2, doit être remplacée par une attestation délivrée par l'autorité compétente. »

PROTOCOLE 13

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et renvoi à l'édition 2025/1 du Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS 2025/1) (Article 1.01)

1. Par la résolution 2015-I-3, la CCNR a créé le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »). Les missions de ce Comité comprennent l'adoption de standards techniques dans différents domaines, en particulier en ce qui concerne les bâtiments, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les réglementations européennes et internationales applicables - notamment celles de l'Union européenne (UE) et de la CCNR - pourront se référer en vue de leur application.
2. Lors de sa réunion du 17 octobre 2024, le CESNI a adopté l'édition 2025/1 du Standard européen pour les services d'information fluviale (ci-après ES-RIS). L'abréviation provient de la version anglaise dudit standard, à savoir « European Standard for River Information Services ».

3. L'ES-RIS fixe les spécifications techniques des principales technologies utilisées par les services d'information fluviale (SIF) afin de permettre notamment une parfaite interopérabilité sur le Rhin et les voies d'eau de l'Union européenne. Disponible en 4 langues (allemand, anglais, français, néerlandais), l'ES-RIS permet d'améliorer davantage les évolutions technologiques, tout en contribuant à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane. L'ES-RIS 2025/1 comporte de nombreuses modifications qui peuvent se résumer comme suit :
 - Cette édition de l'ES-RIS comporte notamment des modifications qui permettront d'afficher de manière dynamique sur les appareils ECDIS Intérieur des informations relatives à des hauteurs d'eau ou à des bouées. Ces informations seront transmises en temps réel au travers des appareils AIS Intérieur.
 - Elle comporte également un mécanisme pour fiabiliser les cartes de navigation intérieure et garantir leur bon fonctionnement sur tous les appareils ECDIS Intérieur.
 - Elle apporte des mesures de simplification et de modernisation pour les avis à la batellerie (réduction du nombre de types de messages et introduction d'un mécanisme de traduction automatique de certaines informations).
 - En ce qui concerne les annonces électroniques, le message ERINOT est également modernisé avec un format de message unique, plus souple et plus moderne. Ce format permettra notamment de déclarer la présence à bord d'un ou plusieurs systèmes de propulsion ou auxiliaires destinés à être utilisés avec une source d'énergie alternative (hydrogène, méthanol etc.). Ceci permet donc la bonne mise en œuvre de l'amendement de l'article 12.01 du RPNR qui entrera en vigueur au 1^{er} décembre 2026 (extension de l'obligation d'annonce par voie électronique).
 - Des améliorations et corrections rédactionnelles.
4. L'ES-RIS permet d'accroître la lisibilité et l'accessibilité des standards SIF, tant pour les administrations nationales que pour les experts SIF et les entreprises et les développeurs de logiciels nautiques intérieurs.
5. L'ES-RIS n'est pas contraignant. Afin de rendre applicable ce standard, la CCNR, l'UE, d'autres organisations internationales ou pays tiers pourront y faire référence dans leurs cadres juridiques respectifs.
6. En ce qui concerne la mise en œuvre des SIF sur le Rhin, la CCNR est perçue comme un pionnier. Elle a adopté, dès 1998, des documents en lien avec les SIF. Pour autant, afin d'accroître le degré d'harmonisation, la CCNR a décidé de ne plus adopter ses propres standards mais de renvoyer directement aux standards SIF publiés par le CESNI.
7. Par conséquent, la CCNR décide d'adapter le RPNR afin de faire référence à la nouvelle édition de l'ES-RIS à savoir l'ES-RIS 2025/1, ce qui implique d'actualiser plusieurs références.
8. 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 la modification proposée vise à répondre

La proposition d'amendements vise à renvoyer dans le RPNR à l'ES-RIS 2025/1.

L'objectif de ces amendements est également de contribuer à une mise en œuvre harmonisée des SIF sur le Rhin et sur l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne. Un autre objectif est également d'assurer une interopérabilité des systèmes qui utilisent les données issues des SIF.

Le dernier objectif visé par la présente proposition d'amendements est de mettre en cohérence les exigences figurant actuellement dans le RPNR avec celles de l'ES-RIS. Cela permet de contribuer à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane, mais aussi de rendre le RPNR plus lisible et intelligible, ce qui renforce sa sécurité juridique.

Alternatives éventuelles à la modification envisagée

Il serait possible de ne pas modifier le RPNR. Cela reviendrait à conserver des renvois vers l'ES-RIS 2023/1 avec pour conséquence des incertitudes juridiques. La prochaine extension de l'obligation d'utiliser les annonces électroniques ne pourrait pas être mise en œuvre.

Conséquences de ladite modification

Dans ce contexte, il convient de mettre à jour les références à l'édition 2025/1 de l'ES-RIS au sein du RPNR.

L'article 1.01, lettre ai), première phrase, du RPNR est actualisé avec la mention explicite de l'édition 2025/1 de l'ES-RIS.

Par analogie aux références statiques à chaque nouvelle édition de l'ES-TRIN ou aux précédents standards SIF adoptés par la CCNR, une référence statique à l'ES-RIS, c'est-à-dire avec la mention de l'édition, a été privilégiée pour permettre de vérifier les éventuels impacts du contenu de l'ES-RIS sur les dispositions du RPNR et clarifier l'édition à prendre en compte afin de garantir une parfaite interopérabilité des SIF.

Cet amendement n'entraîne pas de coûts additionnels pour la profession et le coût pour les administrations est limité.

Cet amendement entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

Conséquences qu'entraînerait le rejet de la modification

Il serait possible de renoncer à ces amendements mais cela ne permettrait pas de contribuer à une mise en œuvre harmonisée des SIF sur le Rhin et sur l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne.

Il en résulterait des incohérences, y compris à moyen et long terme, sur l'utilisation harmonisée des standards SIF, ce qui serait préjudiciable aux objectifs exposés précédemment.

Par ailleurs, il y aurait un risque d'incertitude juridique.

Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

vu la résolution 2015-I-3 créant la Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI),

vu le Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS), édition 2025/1, adopté le 17 octobre 2024 par le CESNI,

désireuse de promouvoir une mise en œuvre harmonisée des services d'information fluviale (SIF) sur le Rhin et sur l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne,

consciente de l'intérêt de disposer de standards techniques uniformes pour assurer une interopérabilité des systèmes utilisés par les SIF,

dans le but de contribuer à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane,

adopte l'amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

Annexe

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin

L'article 1.01, lettre ai), première phrase, est rédigé comme suit :

« ai) "ES-RIS" standard européen pour les services d'information fluviale, dans son édition 2025/1¹. »

VII. Prescriptions techniques des bateaux

PROTOCOLE 14

Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (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 2025/1)

1. Par la résolution 2015-I-3, la CCNR a créé le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »). Les missions de ce Comité comprennent l'adoption de standards techniques dans différents domaines, en particulier en ce qui concerne les bâtiments, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les réglementations européennes et internationales applicables - notamment celles de l'Union européenne (UE) et de la CCNR - se référeront en vue de leur application.
2. Avec les résolutions 2017-II-20, 2017-II-19, 2017-II-15, la CCNR a décidé d'adapter respectivement le Règlement de visite des bateaux du Rhin, le Règlement de police pour la navigation du Rhin et le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin afin de faire référence à l'ES-TRIN 2017/1. Des résolutions similaires ont été adoptées pour faire référence à l'ES-TRIN 2019/1 (résolution 2019-I-11), l'ES-TRIN 2021/1 (résolution 2020-II-12) et l'ES-TRIN 2023/1 (résolution 2022-II-15).

¹ Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS), édition 2025/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2024-II-2 du 17 octobre 2024.

3. Lors de sa réunion du 17 octobre 2024, le CESNI a adopté l'édition 2025/1 de l'ES-TRIN. Cette édition intègre différents amendements par rapport à l'ES-TRIN 2023/1, notamment concernant :
 - les combustibles à faible point d'éclair, en particulier le stockage et l'utilisation du méthanol,
 - la signalisation des emplacements dangereux et étiquetage des combustibles,
 - les propulsions électriques,
 - les accumulateurs lithium-ion,
 - l'utilisation de l'aluminium ou de fibre renforcée pour la construction de bateaux à passagers,
 - l'abandon du recueil des paramètres du moteur,
 - la reconnaissance de l'exemption pour les essais sur le terrain pour les moteurs,
 - les embouts de raccordement pour l'avitaillement et leurs codes couleurs,
 - les appareils de navigation et d'information, en particulier les appareils AIS Intérieur,
 - les stations d'épuration,
 - les timoneries réglables en hauteur et dispositions transitoires pour les timoneries rétractables,
 - les installations automatiques de diffusion d'eau sous pression,
 - les organes de liaison entre ancre et chaîne,
 - les chambres à coucher,
 - l'actualisation des références au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, à l'ES-RIS 2025/1 et aux normes internationales.
4. L'ES-TRIN n'est pas un standard contraignant. Afin de rendre applicable ce standard, des organisations internationales ou pays tiers pourront y faire référence dans leurs cadres juridiques respectifs. La CCNR et l'UE ont exprimé l'intention de mettre en vigueur l'ES-TRIN 2025/1 de manière coordonnée, à compter du 1^{er} janvier 2026, au moyen d'une référence au sein de leurs cadres législatifs respectifs.
5. 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 les modifications proposées visent à répondre

Ces amendements visent à actualiser la référence à l'ES-TRIN dans le RVBR, le RPNR et le RPN en ce qui concerne les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure.

Alternatives éventuelles aux modifications envisagées

Aucune, à l'exception d'un rejet des amendements proposés.

Conséquences desdites modifications

La définition de l'ES-TRIN à l'article 1.01, chiffre 25, première phrase, du RVBR est actualisée.

La définition de l'ES-TRIN à l'article 1.01, lettre ah), première phrase, du RPNR, est actualisée.

La définition de l'ES-TRIN à l'article 1.02, chiffre 56, première phrase, du RPN est actualisée.

Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications

Il est possible de renoncer à ces amendements mais cela ne permettrait pas la mise en œuvre coordonnée des prescriptions techniques de l'ES-TRIN au sein des cadres réglementaires de la CCNR et de l'UE.

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de visite, Comité du règlement de police et Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle,

vu la résolution 2015-I-3 créant la Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI),

vu le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2025/1, adopté le 17 octobre 2024 par le CESNI,

considérant la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE,

désireuse de maintenir des prescriptions techniques uniformes sur le Rhin et sur l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne,

dans le but d'améliorer encore la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane,

adopte les amendements aux Règlement de visite des bateaux du Rhin, Règlement de police pour la navigation du Rhin et Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

Annexe

**Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin,
du Règlement de police pour la navigation du Rhin,
et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin**

1. *Le Règlement de visite des bateaux du Rhin est modifié comme suit :*

L'article 1.01, chiffre 25, première phrase, est rédigé comme suit :

« 25. "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2025/1¹. »

2. *Le Règlement de police pour la navigation du Rhin est modifié comme suit :*

L'article 1.01, lettre ah), première phrase, est rédigé comme suit :

« ah) "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2025/1². »

3. *Le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin est modifié comme suit :*

L'article 1.02, chiffre 56, première phrase, est rédigé comme suit :

« 56. « ES-TRIN » le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, édition 2025/1³. »

PROTOCOLE 15

**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)**

Pas de résolution.

VIII. Navigation automatisée

**PROTOCOLE 16
Navigation automatisée**

Pas de résolution.

¹ Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2025/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2024-II-1 du 17 octobre 2024.

² Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2025/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2024-II-1 du 17 octobre 2024.

³ Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2025/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2024-II-1 du 17 octobre 2024.

IX. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

PROTOCOLE 17

Application de l'ADN sur le Rhin – Adaptation des dispositions transitoires de l'annexe 1 à la résolution 2009-II-20

Par la résolution 2009-II-20 « Abrogation de l'ADNR - Introduction de l'ADN sur le Rhin », les États membres sont convenus d'appliquer l'ADN sur le Rhin en tenant compte notamment de la disposition suivante :

N° d'ordre	Règlement ADN	Objet	Règlement d'application
2	1.6.7.2.2	Dispositions transitoires générales pour les bateaux-citernes	Les dispositions transitoires générales pour les bateaux-citernes sont complétées par les dispositions figurant dans l'appendice.

Cette résolution est assortie d'un tableau dans lequel figurent des bateaux autorisés à transporter des marchandises dangereuses sur le Rhin par dérogation à l'ADN sur la base de listes des matières spécifiques (modifiée en dernier lieu par la résolution 2016-II-13, état : 1^{er} janvier 2017) :

Nom du bateau	Numéro ENI	Numéro de la liste des matières
T.M.S. PIZ EVEREST	0232 6324	1
T.M.S. EILTANK 9	0430 4830	5

La délégation allemande a pu obtenir les informations suivantes concernant le bateau suivant :

Nom du bateau	Numéro ENI
T.M.S. EILTANK 9	0430 4830

Le bateau a été vendu en Serbie il y a plusieurs années. Il a perdu son agrément pour le Rhin. Le bateau a été transformé et renommé et possède désormais un agrément pour des voies d'eau autres que le Rhin.

La délégation allemande propose de modifier avec effet immédiat la résolution 2009-II-20 (modifiée en dernier lieu par la résolution 2016-II-13, état : 1^{er} janvier 2017) en annexe 1, appendice, comme suit :

Le paragraphe et le tableau concernant le bateau « EILTANK 9 », ainsi que la liste des matières numéro 5, sont supprimés.

Résolution

La Commission Centrale,

sachant que la flotte de la navigation rhénane connaît une évolution permanente,

soucieuse d'adapter ses règlements et résolutions à cette évolution,

décide de remplacer l'appendice à l'annexe 1 à la résolution 2009-II-20 (modifiée en dernier lieu par la résolution 2016-II-13, état : 1^{er} janvier 2017) par l'appendice à l'annexe 1 joint à la présente résolution avec effet au 1^{er} janvier 2025.

Annexe

Annexe au protocole 17

Appendice

Les dispositions transitoires suivantes sont applicables pour le transport des matières dangereuses visées ci-après :

Peuvent être transportées en type N fermé avec soupapes réglées au minimum à 6 kPa (0,06 bar) (pression d'épreuve des citernes à cargaison de 10 kPa (0,10 bar)) :

- toutes les matières pour lesquelles le type N ouvert, le type N ouvert avec coupe-flammes ou le type N fermé avec soupapes réglées au maximum à 10 kPa (0,10 bar) est exigé au 3.2, tableau C.
- le bateau énuméré ci-dessous était titulaire au 31.12.1986 d'une autorisation spéciale pour le transport de certaines matières et est autorisé, sur la base de son mode de construction, à savoir doubles fonds et caissons latéraux, au transport des matières énumérées dans une liste séparée.

Nom du bateau	Numéro ENI	Numéro de la liste des matières
T.M.S. PIZ EVEREST	0232 6324	1

Peuvent être transportées en type N fermé avec soupapes réglées au minimum à 10 kPa (0,10 bar) (pression d'épreuve des citernes à cargaison de 65 kPa (0,65 bar)) :

- toutes les matières pour lesquelles le type N ouvert, le type N ouvert avec coupe-flammes ou le type N fermé avec soupapes réglées au maximum à 10 kPa (0,10 bar) est exigé au 3.2, tableau C.
Si le dispositif d'évacuation à grande vitesse est transformé de sorte que la soupape est réglée à 50 kPa (0,50 bar), toutes les matières pour lesquelles les soupapes doivent être réglées à 50 kPa (0,50 bar) selon 3.2, tableau C peuvent être transportées.

Peuvent être transportées en type C avec soupapes réglées au minimum à 9 kPa (0,09 bar) :

- toutes les matières pour lesquelles le type N ou le type C avec soupapes réglées au maximum à 10 kPa (0,10 bar) est exigé au 3.2, tableau C ;

Peuvent être transportées en type C avec soupapes réglées au minimum à 35 kPa (0,35 bar) :

- toutes les matières pour lesquelles le type N ou le type C avec soupapes réglées au maximum à 35 kPa (0,35 bar) est exigé au 3.2, tableau C ;
Si le dispositif d'évacuation à grande vitesse est transformé de sorte que la soupape est réglée à 50 kPa (0,50 bar), toutes les matières pour lesquelles les soupapes doivent être réglées à 50 kPa (0,50 bar) selon 3.2, tableau C peuvent être transportées.

Liste des matières numéro 1 :

N° ONU	Classe et code de classification	Groupe d'emballage	Nom et description
1114	3, F1	II	BENZÈNE
1134	3, F1	III	CHLOROBENZÈNE (chlorure de phényle)
1143	6.1, TF1	I	ALDÉHYDE CROTONIQUE, STABILISÉ
1203	3, F1	II	ESSENCE POUR MOTEURS D'AUTOMOBILES CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE
1218	3, F1	I	ISOPRÈNE, STABILISÉ
1247	3, F1	II	MÉTHACRYLATE DE MÉTHYLE MONOMÈRE, STABILISÉ
1267	3, F1	I	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE,
1267	3, F1	II	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE,
1268	3, F1	I	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE
1268	3, F1	II	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE
1277	3, FC	II	PROPYLAMINE (amino-1 propane)
1278	3, F1	II	CHLORO-1 PROPANE (chlorure de propyle)
1296	3, FC	II	TRIÉTHYLAMINE
1578	6.1, T2	II	CHLORONITROBENZÈNES, SOLIDES, FONDUS (p-CHLORONITROBENZÈNE)
1591	6.1, T1	III	o-DICHLOROBENZÈNE
1593	6.1, T1	III	DICHLOROMÉTHANE (chlorure de méthylène)
1605	6.1, T1	I	DIBROMURE D'ÉTHYLÈNE
1710	6.1, T1	III	TRICHLORÉTHYLÈNE
1750	6.1, TC1	II	ACIDE CHLORACÉTIQUE, EN SOLUTION
1831	8, CT1	I	ACIDE SULFURIQUE, FUMANT
1846	6.1, T1	II	TÉTRACHLORURE DE CARBONE
1863	3, F1	I	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE
1863	3, F1	II	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE
1888	6.1, T1	III	CHLOROFORME
1897	6.1, T1	III	TÉTRACHLORÉTHYLÈNE
1993	3, F1	I	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE
1993	3, F1	II	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE
2205	6.1, T1	III	ADIPONITRILE
2238	3, F1	III	CHLOROTOLUÈNES (m-, o- ou p-CHLOROTOLUÈNE)
2263	3, F1	II	DIMÉTHYLCYCLOHEXANES (cis-1,4-DIMÉTHYLCYCLOHEXANE)
2263	3, F1	II	DIMÉTHYLCYCLOHEXANES (trans-1,4-DIMÉTHYLCYCLOHEXANE)
2266	3, FC	II	N,N-DIMÉTHYLPROPYLAMINE
2312	6.1, T1	II	PHÉNOL, FONDU
2333	3, FT1	II	ACÉTATE D'ALLYLE
2733	3, FC	II	AMINES INFLAMMABLES, CORROSIVES, N.S.A., (2-AMINOBTANE)
2810	6.1, T1	III	LIQUIDE ORGANIQUE TOXIQUE, N.S.A. (1.1.2 -trichloréthane)
2874	6.1, T1	III	ALCOOL FURFURYLIQUE
3295	3, F1	I	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE
3295	3, F1	II	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE
3455	6.1, TC2	II	CRÉSOLS, SOLIDES, FONDUS

Listes des matières numéros 2 à 5 : abrogées

X. Questions relatives à la voie d'eau rhénane

PROTOCOLE 18

Réalisation d'une plate-forme d'observation par la commune de Drusenheim, en rive gauche du Rhin au p.k. 318,200

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 du projet de réalisation d'une plate-forme d'observation par la commune de Drusenheim, au p.k. 318,200, 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

Liste de contrôle pour la réalisation d'une plate-forme d'observation par la commune de Drusenheim, en rive gauche du Rhin au p.k. 318,200

1. Type d'ouvrage :

La commune de Drusenheim souhaite aménager une plate-forme d'observation en rive gauche du Rhin. Cette plate-forme permettra aux piétons de disposer d'un point de vue paysager sur le Rhin. Elle sera implantée dans une enclave existante de la berge.

2. Localité / ville la plus proche :

Drusenheim (France)

3. P.k. du Rhin :

318,200

4. Type de travaux :

Travaux de génie civil pour la réalisation d'une fondation en béton.

Mise en place d'une passerelle métallique préfabriquée et réalisation d'un platelage en bois et de garde-corps en acier.

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables :

265 m

6. Largeur du chenal navigable :

88 m

7. Principales dimensions et caractéristiques de l'ouvrage :

La plate-forme d'observation est métallique, de forme circulaire d'un rayon de 5 mètres, et implantée à environ 10 mètres de la berge. Elle est reliée à la berge par une passerelle de deux mètres de largeur, dont la rampe est de 6 % maximum.

La plate-forme repose sur une fondation superficielle en béton et sur un mat métallique en son centre.

L'ensemble est habillé d'un garde-corps en acier et trois bancs en béton seront disposés sur la périphérie de la plate-forme.

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

Le projet et les travaux sont implantés dans une enclave de la berge existante du Rhin et ne consomment aucun espace sur le plan d'eau navigable. De ce fait, le projet est situé entièrement en dehors du chenal navigable.

B. Informations relatives au déroulement des travaux

9. Description du déroulement des travaux :

Le projet est implanté dans une enclave existante de la berge, permettant la réalisation des travaux sans aucune interaction avec la section naviguée. Aucune phase de travaux ne générera de courant traversier.

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

10. Période de réalisation :

La réalisation des travaux est prévue à partir de la fin d'année 2024, pendant une durée de neuf mois.

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

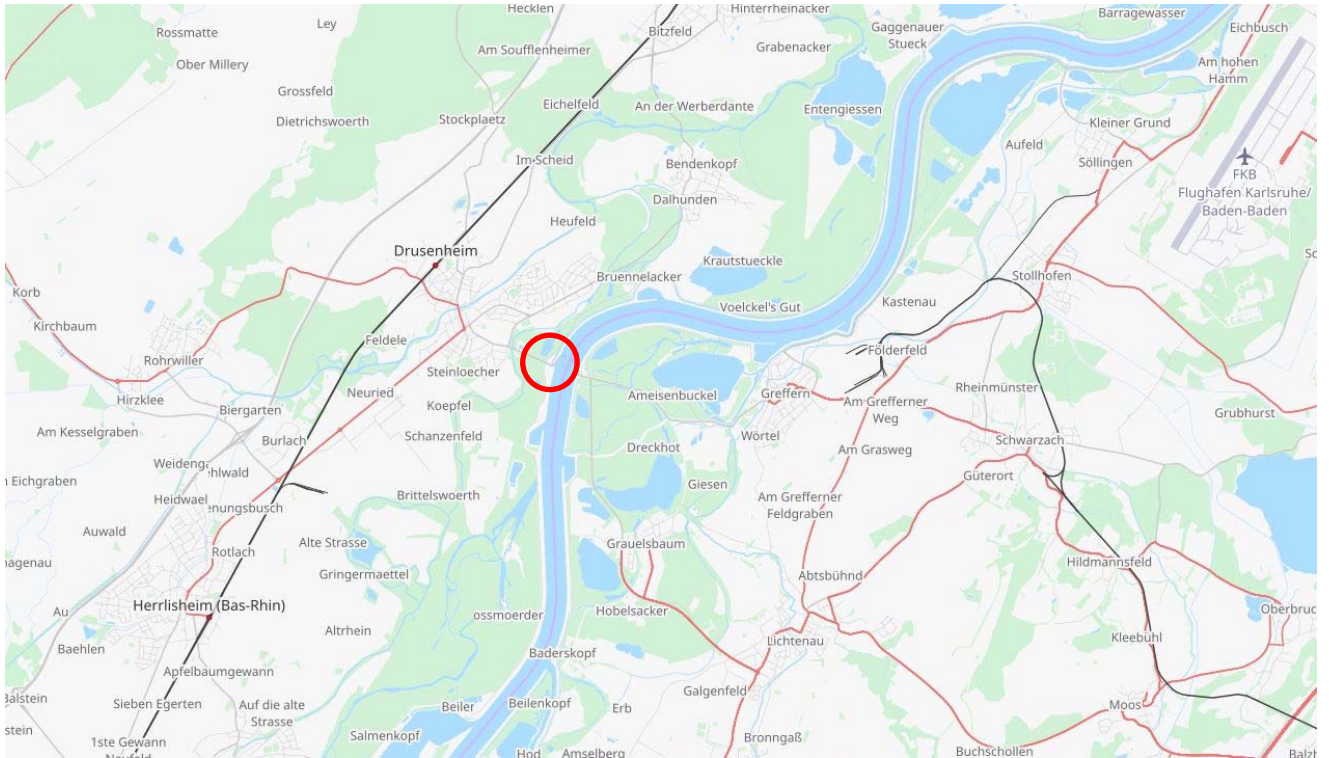
Le chantier ne nécessite aucune restriction de la navigation.

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

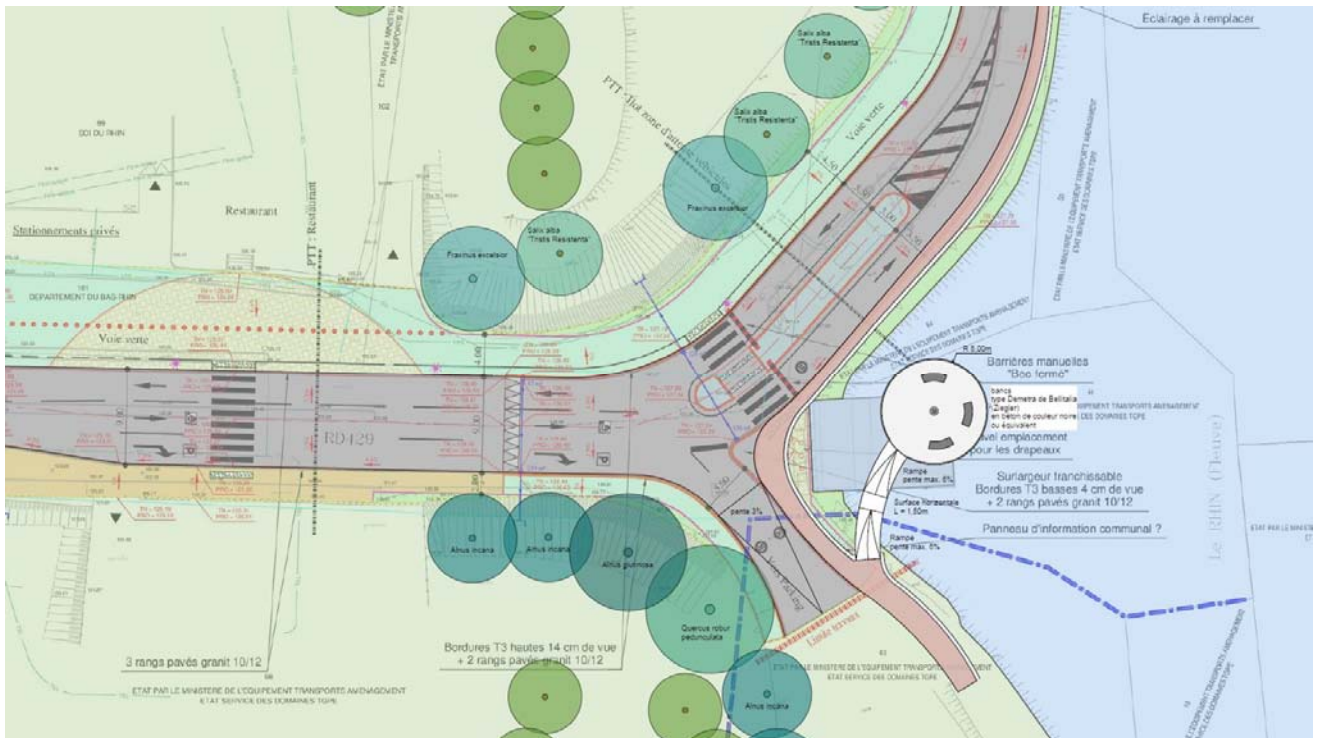
La réalisation des travaux ne nécessite aucun arrêt de navigation.

C. Plans et schémas

Localisation du site n°1 :



Vue en plan :



PROTOCOLE 19
Installation de deux ducs d'Albe complémentaires au poste de chargement de l'industriel
TEREOS à Marckolsheim au p.k. 242,000

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 du projet d'installation de deux ducs d'Albe complémentaires au poste de chargement de l'industriel TEREOS à Marckolsheim au p.k. 242,000, 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

Liste de contrôle pour l'installation de deux ducs d'Albe complémentaires au poste de chargement de l'industriel TEREOS à Marckolsheim au p.k. 242,000

1. Type d'ouvrage :

Installation de deux ducs d'Albe tubulaires métalliques équipés de bollards, en amont et en aval du poste de chargement existant mis à disposition de l'industriel TEREOS, actuellement composé de trois ducs d'Albe :

- 1 duc d'Albe à créer 37 mètres en amont du premier duc d'Albe existant ;
- 1 duc d'albe à créer 30 mètres en aval du dernier duc d'Albe existant.

Ces nouveaux ducs d'Albe auront le même profil que ceux déjà installés et seront positionnés dans leur alignement. Ils sécuriseront les opérations de déchargement des navires des bateaux de 110 mètres, 135 mètres et des convois de 180 mètres.

L'aménagement, amodié à TEREOS par le Port Autonome de Strasbourg, reste exclusivement dédié à l'activité de la société TEREOS.

2. Localité / Commune la plus proche :

Marckolsheim

3. P.k. du Rhin :

242,000

4. Type de travaux :

Battage de tubes, soudure et travaux subaquatiques de génie civil.

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables :

150 m

6. Largeur du chenal navigable :

88 m

7. Principales dimensions et caractéristiques des aires de stationnement

Les deux ducs d'Albe à créer seront situés dans l'alignement des trois ducs d'Albe existants :

- 37 mètres à l'amont du premier duc d'Albe, à une distance de 32 m de la rive,
- 30 mètres en aval du dernier duc d'Albe, à une distance de 31 m de la rive.

Chaque duc d'Albe est de forme hexagonale et équipé de 4 bollards reposant sur des corbeaux. Ils seront réhaussés d'un réflecteur de radar à bateau.

8. Emplacement par rapport au chenal navigable et aux eaux navigables

Les nouveaux ducs d'Albe sont implantés dans l'alignement des ducs d'Albe existants. La position d'un bateau stationné n'est donc pas modifiée. La distance du bord extérieur d'un navire stationné reste éloignée de 45 mètres du bord du chenal navigable (cf. plans).

B. Informations relatives au déroulement des travaux

9. Description du déroulement des travaux :

Les travaux de battage seront réalisés à l'aide d'une barge équipée d'un pousseur et d'une grue.

Les travaux seront donc réalisés sans incidence sur la navigation, hormis les mesures usuelles d'appel à vigilance.

10. Périodes de réalisation :

Le démarrage des travaux est souhaité en 2025 et pour une durée de 30 jours maximum.

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

Chantier sans restriction de navigation, hormis une réduction de vitesse pour éviter les remous au niveau des postes de travail.

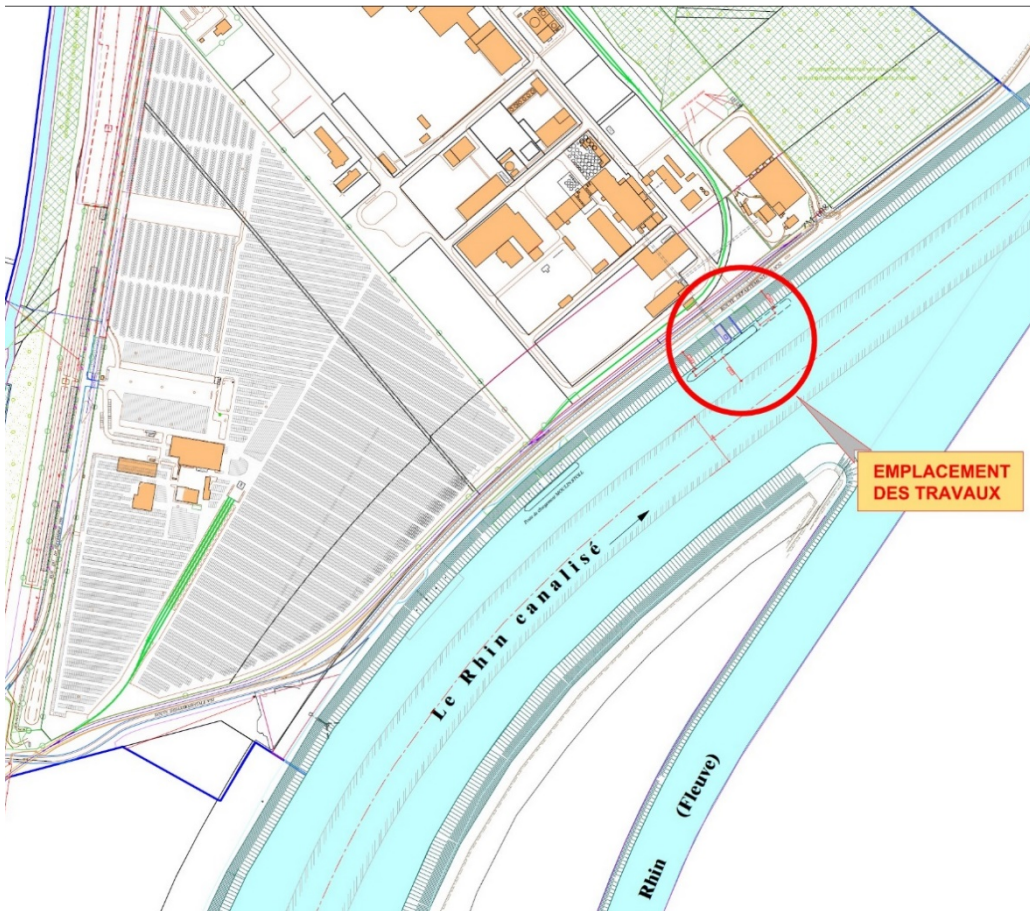
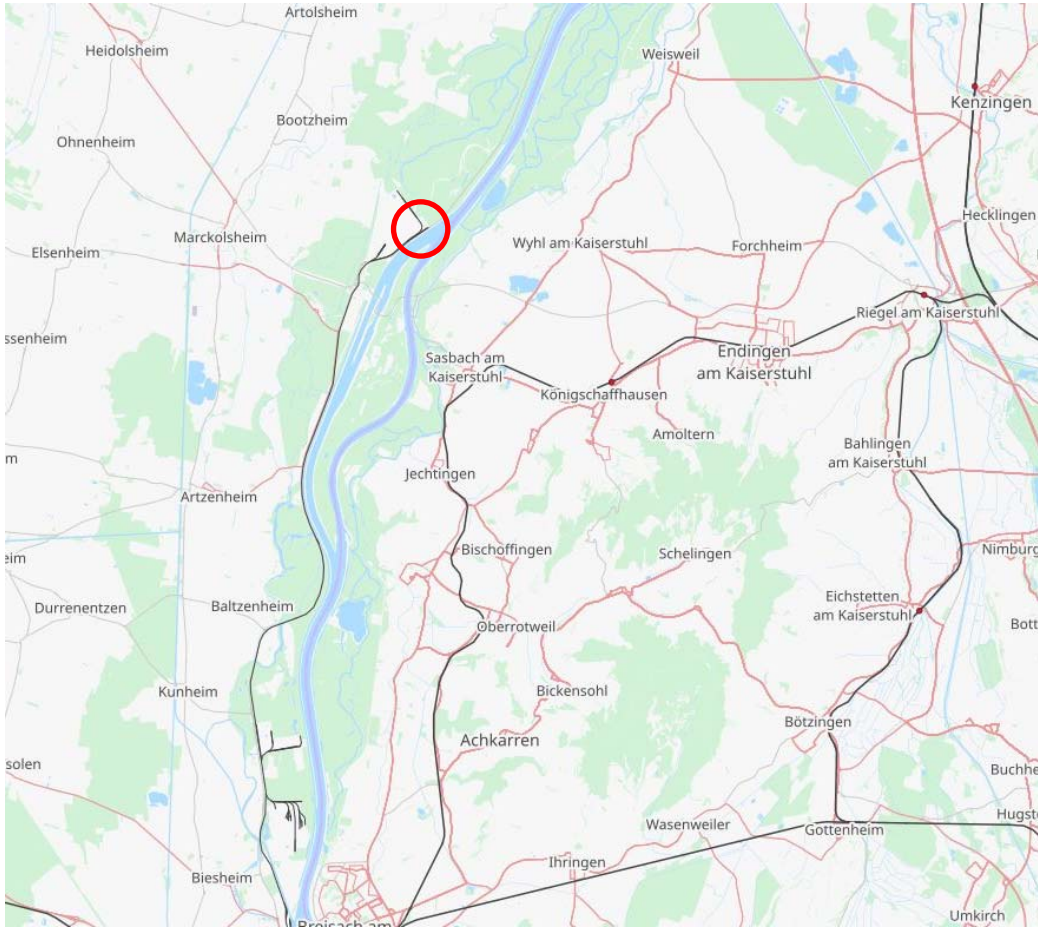
La réduction de vitesse sera demandée au moyen d'un avis à la batellerie. Une signalisation pour avertir des travaux sera mise en place conformément à ce qui est exigé par le RPNR.

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

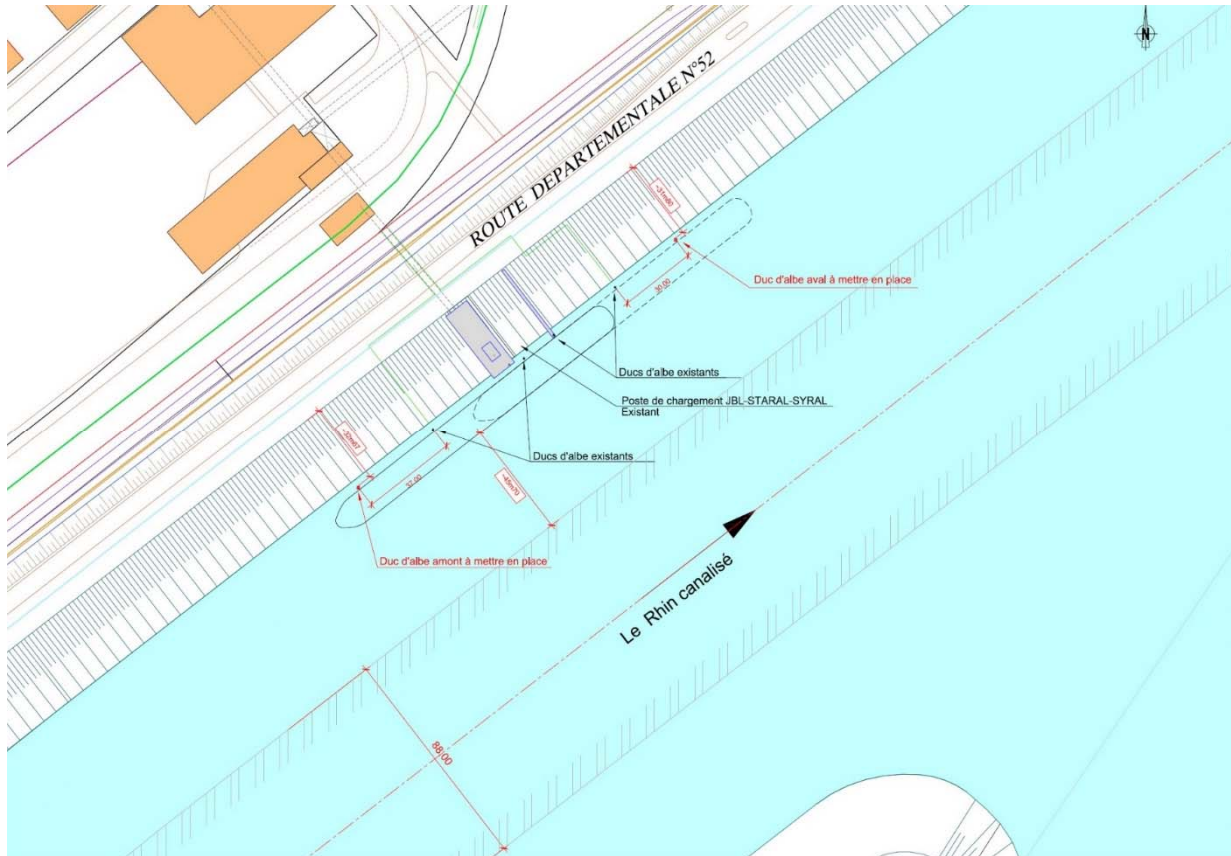
Pas d'arrêt de navigation.

C. Plans

Plans de situation



Vue en plan de l'implantation des ducs d'Albe et position du chenal navigable



PROTOCOLE 20
Installation de deux ducs d'Albe pour l'amarrage de bateaux à grand gabarit en amont de
l'écluse de Marckolsheim au p.k. 239,600

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 du projet d'installation de deux ducs d'Albe pour l'amarrage de bateaux à grand gabarit en amont de l'écluse de Marckolsheim au p.k. 239,600, 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

Liste de contrôle pour l'installation de deux ducs d'Albe pour l'amarrage de bateaux à grand gabarit en amont de l'écluse de Marckolsheim au p.k. 239,600

1. Type d'ouvrage :

Ducs d'Albe tubulaires métalliques équipés de bollards, espacés de 75 m, pour l'amarrage de bateaux à grand gabarit.

2. Localité / Commune la plus proche :

Marckolsheim

3. P.k. du Rhin :

239,600

4. Type de travaux :

Vibrofonçage et battage de tubes, soudure et travaux subaquatiques de génie civil.

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables :

120 m

6. Largeur du chenal navigable :

88 m

7. Principales dimensions et caractéristiques

A l'amont immédiat de l'écluse de Marckolsheim en rive gauche, mise en place de deux ducs d'Albe espacés de 75 m. Ces ducs d'Albe sont alignés et disposés à une distance de 12 m de la rive, de manière à assurer un tirant d'eau de 3 mètres.

La forme géométrique des ducs d'Albe est un cylindre d'un mètre de diamètre. La hauteur de la partie émergée est de 4 m. Chaque duc d'Albe installé est équipé de 3 bollards reposant sur des corbeaux.

Les ducs d'Albe sont destinés à sécuriser le stationnement de bateaux de grand gabarit, par exemple lors de l'interruption de la navigation durant une période de hautes eaux.

8. Emplacement par rapport au chenal navigable et aux eaux navigables

Les ducs d'Albe sont situés en face d'un appontement existant en rive droite. Malgré un élargissement ponctuel de la largeur navigable à cet endroit précis, lorsque deux navires seront stationnés en rive gauche et en rive droite, la largeur du chenal navigable se trouvera réduite à 87,25 m (cf. figure 2).

L'implantation des ducs d'Albe ne peut pas être davantage rapprochée de la rive, sous réserve de ne pas disposer d'un tirant d'eau suffisant (3 m).

La largeur du chenal navigable est réduite de moins d'un mètre, mais la zone en question est située à proximité immédiate de l'écluse de Marckolsheim, à un endroit où la navigation est ralentie et ne correspond pas aux conditions courantes de navigation sur le Grand Canal d'Alsace. Par ailleurs, si aucun bateau n'est stationné en rive droite, une largeur navigable de 88 m reste garantie.

Enfin, s'agissant de ducs d'Albe, ils sont essentiellement destinés aux situations d'attente avant éclusage. Les ducs d'Albe sont donc plutôt de nature à offrir davantage de sécurité aux navigants, puisque les bateaux en attente pourront se positionner le plus proche de la rive possible, dans un emplacement sécurisé.

B. Informations relatives au déroulement des travaux

9. Description du déroulement des travaux

Les travaux de battage seront réalisés à l'aide d'une barge équipée d'un pousseur et d'une grue. L'équipe de plongeurs qui réalisera ensuite le coffrage de l'étanchéité du radier s'installera sur la berge.

Les travaux seront donc réalisés sans incidence sur la navigation, hormis les mesures usuelles d'appel à vigilance.

10. Périodes de réalisation

Le démarrage des travaux est souhaité en octobre 2024 et pour une durée de 2 mois.

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

Chantier sans restriction de navigation, hormis une réduction de vitesse pour éviter les remous au niveau des postes de travail.

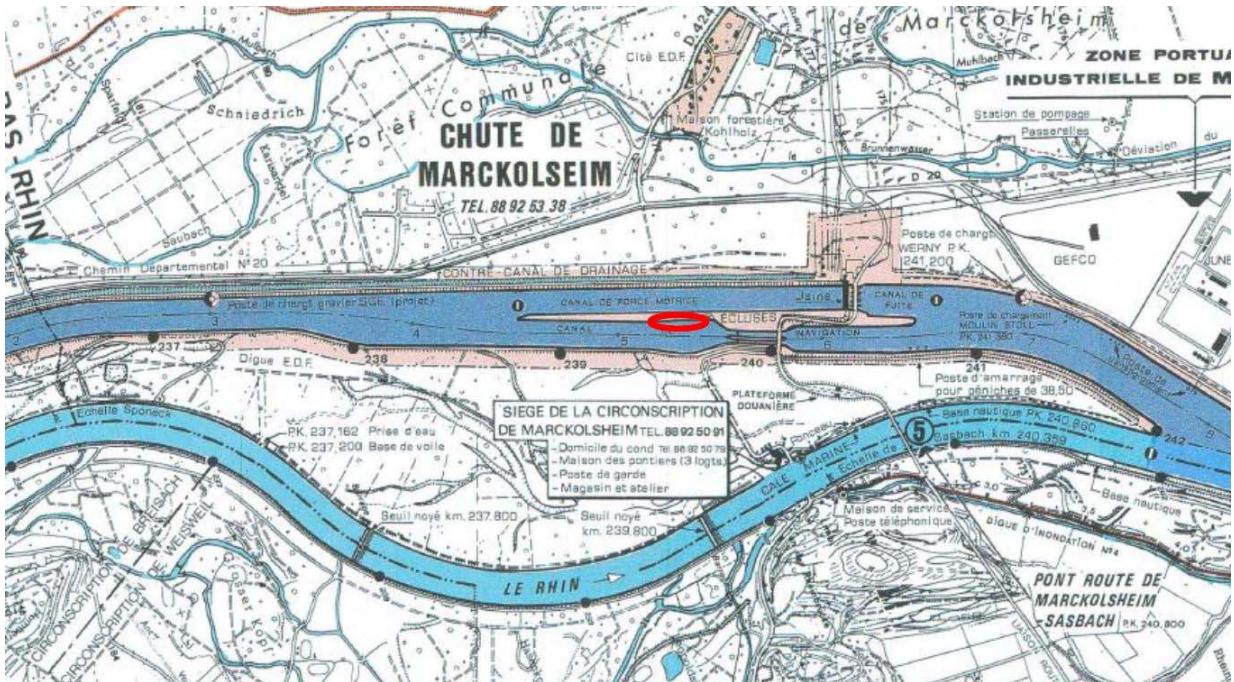
La réduction de vitesse sera demandée au moyen d'un avis à la batellerie. Une signalisation pour avertir des travaux sera mise en place conformément à ce qui est exigé par le RPNR.

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

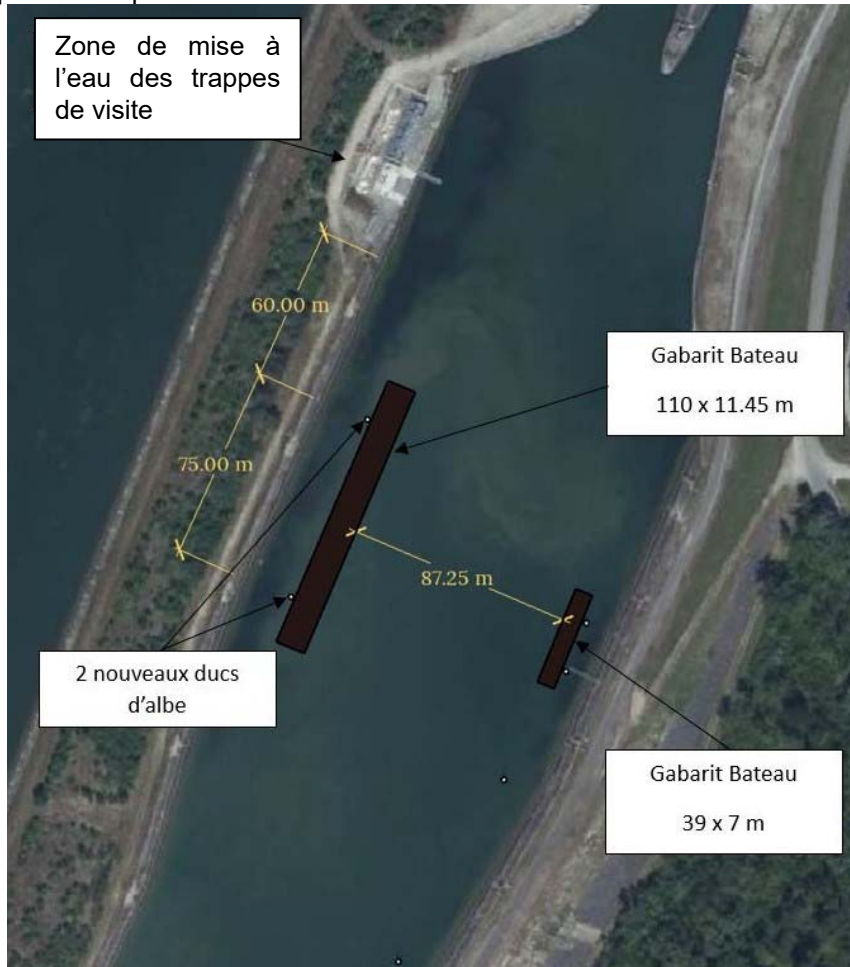
Pas d'arrêt de navigation.

C. Plans

Plan de situation



Vue en plan de l'implantation des deux ducs d'Albe à l'amont de l'écluse de Marckolsheim



PROTOCOLE 21
Fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur
en vue de la réalisation de travaux de maintenance

Résolution

La Commission Centrale,

après information du président de son Comité de l'infrastructure et de l'environnement, prend acte des fermetures prévues,

salue la réalisation de travaux de maintenance aux écluses et les efforts faits pour réduire les incidences sur la navigation par la réalisation simultanée des travaux de maintenance sur les écluses du Rhin supérieur,

constate que les fermetures prévues pour la réalisation des travaux de maintenance sont nécessaires et appropriées,

reconnait que des événements imprévisibles peuvent survenir au cours d'importants travaux de construction et que les dates des fermetures planifiées peuvent par conséquent être reportées,

invite les délégations allemande et française

- à accélérer autant que possible les travaux et à limiter autant que possible les inconvénients subis par la navigation,
- à assurer par le biais des Services d'information fluviale une information suffisamment précoce de la batellerie sur les fermetures, en particulier en cas de modifications par rapport aux planifications initiales,
- à mettre à disposition suffisamment de postes de stationnement pour les bateaux qui devront attendre l'éclusage en raison des fermetures.

Annexe

Annexe au protocole 21

**Tableau des fermetures 2025 sur le Rhin et le Grand Canal d'Alsace
État au 01.10.2024**

Exploitant	Écluse	Début de la fermeture	Fin de de la fermeture	Remarques
EDF	Kembs sas ouest	3 février 2025	7 février 2025	Risque de perturbation
EDF	Kembs sas est	17 mars 2025	1 ^{er} août 2025	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim petit sas	24 mars 2025	1 ^{er} août 2025	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim grand sas	3 février 2025	7 février 2025	Restriction
EDF	Fessenheim petit sas	21 avril 2025	4 juillet 2025	Risque de perturbation
EDF	Fessenheim grand sas	3 février 2025	7 février 2025	Restriction
EDF	Vogelgrun petit sas	24 février 2025	19 septembre 2025	Risque de perturbation
EDF	Vogelgrun grand sas	3 février 2025	7 février 2025	Restriction
EDF	Marckolsheim petit sas	14 avril 2025	20 juin 2025	Risque de perturbation
EDF	Marckolsheim grand sas	3 février 2025	20 février 2025	Restriction
EDF	Rhinau petit sas	17 mars 2025	1 ^{er} août 2025	Risque de perturbation
EDF	Rhinau grand sas	3 février 2025	7 février 2025	Restriction
EDF	Gerstheim petit sas	12 mai 2025	25 juillet 2025	Risque de perturbation
EDF	Gerstheim grand sas	3 février 2025	7 février 2025	Restriction
EDF	Strasbourg petit sas	24 février 2025	26 septembre 2025	Risque de perturbation
EDF	Strasbourg grand sas	3 février 2025	7 février 2025	Restriction
VNF	Gambsheim sas ouest			
VNF	Gambsheim sas est	13 janvier 2025	31 décembre 2025	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas ouest	28 avril 2025	28 mai 2025	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas est	À définir	À définir	Risque de perturbation

Nota :

Les notifications officielles concernant les fermetures sont publiées sur les sites Internet des exploitants des écluses :

Écluse Iffezheim (Administration fédérale des voies d'eau et de la navigation) : www.elwis.de

Écluse Gambsheim (Voies navigables de France) : www.vnf.fr/avisbat

Écluses de Strasbourg à Kembs (Électricité de France) : www.vnf.fr/avisbat

Les fermetures des écluses suisses peuvent être consultées sur le site Internet www.elwis.de

Des informations supplémentaires ainsi que les planifications actualisées des fermetures sont aussi publiées sur le site Internet suivant : www.e-ris.eu.

Restriction (de Ottmarsheim à Strasbourg) : Le grand sas est fermé. Seul le petit sas est disponible pour les bâtiments d'une largeur allant jusqu'à 11,45 m.

Risque de perturbation (Kembs, Gambsheim ou Iffezheim) : L'un des deux sas est fermé. Il peut y avoir des entraves et des retards dans le processus opérationnel.

XI. 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 22

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 des prescriptions et prescriptions temporaires 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 22

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
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	19.9.2023	12.2.2020
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	17.9.2014	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	29.4.2023	1.12.2021	1.12.2021
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	9.7.2023	19.9.2023	1.1.2022
2021-I-10	Amendements définitifs du 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	3.2.2024	19.9.2023	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	10.8.2022	28.10.2023	19.9.2023	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	10.8.2022	28.10.2023	19.9.2023	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		3.2.2024	19.9.2023	1.7.2022
2022-II-10	Amendement définitif du RPNR modifiant l'article 10.01, chiffre 1, lettre d), sur la vitesse maximale pour la navigation vers l'aval dans le secteur du Gebirge entre Bingen et St. Goar au-dessus de la marque de crue I	M	1.12.2023	16.5.2023	9.7.2024	19.9.2023	

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2022-II-11	Amendements définitifs du RPNR – Ports de stationnement nocturne Boven-Rijn, Waal et Lek et le port de refuge et de sécurité d'Emmerich (Sommaire, Articles 11.01, 12.01, 14.11 et 14.12)	M	1.12.2023	16.5.2023	9.7.2024	19.9.2023	
2022-II-12 ¹	Amendement définitif du RPNR visant à créer une base juridique pour autoriser des dérogations temporaires aux prescriptions du RPNR pour un bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou pour un bâtiment conduit à distance (Sommaire, article 1.26)	M	1.12.2023	16.5.2023	26.4.2024	19.9.2023	
2022-II-13	Amendements définitifs pour la mise en cohérence des renvois du RPNR au Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS 2023/1) (Articles 1.01, 4.07 et 12.01)	M	1.1.2024	16.5.2023	26.6.2024	19.9.2023	
2022-II-14	Approbation des amendements du RPNR suivant la procédure écrite (Sommaire, articles 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 et 11.01 ainsi que l'annexe 13)	M	1.4.2023	5.4.2023	31.12.2024	19.9.2023	
2022-II-15	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 2023/1)	M	1.1.2024	16.5.2023	26.6.2024	19.9.2023	
2023-I-5	Amendement définitif du RPNR modifiant l'article 6.21, chiffre 2, en lien avec les barges de poussage placées à tribord	M	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024		
2023-I-6	Amendement définitif du RPNR à la suite de la mise en service d'une nouvelle aire de stationnement « Friesenheimer Insel » (Article 14.03)	M	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024		
2023-I-7	Amendement définitif du RPNR concernant la navigation de nuit sur le secteur Bingen – St. Goar (Article 9.08)	M	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024		
2023-I-9 ²	Modification de la date d'entrée en vigueur de la résolution 2022-II-12 relative à un amendement définitif du RPNR visant à créer une base juridique pour autoriser des dérogations temporaires aux prescriptions du RPNR pour un bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou pour un bâtiment conduit à distance	M	1.8.2023				
2023-II-11	Amendement définitif du RPNR modifiant l'article 3.10, chiffre 1, lettre b), concernant la position des feux de côtés des convois poussés faisant route	M	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024		
2023-II-12	Amendement définitif du RPNR relatif à la signalisation d'interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés (art. 3.32, ch. 3)	M	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024		

¹ Le Règlement de police national belge pour la navigation a repris les dispositions de la résolution 2022-II-12. Ces dispositions ont été publiées le 3 octobre 2024.

² Le Règlement de police national belge pour la navigation a repris les dispositions de la résolution 2023-I-9. Ces dispositions ont été publiées le 3 octobre 2024.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2023-II-13	Amendement définitif du RPNR visant à modifier l'annexe 13, chiffre 6.4 (justificatif d'approvisionnement en gazole et reçus relatifs aux transactions de rétribution d'élimination)	M	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024		
2024-I-10	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis du RPNR (Article 4.07)	R	1.12.2024		30.10.2024		
2024-I-11	Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatif à la position des feux de côtés des bâtiments motorisés isolés faisant route (article 3.08, chiffres 1, lettre b) et 5)	M	1.12.2026				
2024-I-12	Amendement définitif du RPNR – Obligation d'annonce (Article 12.01, chiffres 1, 2 et 9)	M	1.12.2026				

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			9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
2022-I-10	Amendements définitifs du RVBR - Modèle de demande de visite (Annexe A) et définitions (Article 1.01, chiffre 24)	M	1.6.2023			10.3.2024	1.2.2024	
2022-II-15	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 2023/1)	M	1.1.2024	16.5.2023		26.6.2024	1.1.2024	

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

3. Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin¹ (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	**)

¹ Compte tenu de la modification du titre du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin dans la version allemande dudit règlement du 8 novembre 2022 (Résolution 2022-II-9), le titre "Verordnung über das Schiffpersonal in der Rheinschiffahrt" ayant été remplacé par "Verordnung die Rheinschiffpersonalverordnung", les amendements adoptés après cette date portent sur ce même règlement dont le titre a été modifié.

*) 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
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	**)
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		9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
2022-II-9	Adoption du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (adopté par procédure écrite le 8 novembre 2022)	M	1.4.2023	14.4.2023	1.3.2023	31.1.2024	4.5.2023	1.4.2023
2022-II-15	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 2023/1)	M	1.1.2024	16.5.2023		26.6.2024	1.1.2024	
2023-I-3	Amendement à l'article 6.01 du RPN	M	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	
2023-I-4	Amendement à l'article 20.01 du RPN	M	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	
2023-II-10	Amendements définitifs du RPN (Articles 1.04, 3.02, 4.02, 5.01, 5.02, 12.06, 13.01, 15.01, 16.03, 17.01, 18.04, 19.07, 20.01, 20.02, 20.03, 20.06, 20.07, 20.08 et 20.09)	M	1.6.2024	11.3.2024		13.8.2024	7.8.2024	
2024-I-7	Patentes de batelier et équipages - Amendements du RPN (Articles 16.02, 16.03, 16.04 et 16.10)	M	1.1.2025					

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2024-I-8	Amendement du RPN (article 1.02, chiffre 57) - Adaptation du RPN pour la prise en compte du Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure actualisé (ES-QIN 2024/1)	M	1.1.2025					
2024-I-9	Amendement du RPN (Annexe 1) - Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure (Modèle)	M	1.1.2025					

4.1 Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle
(Résolution 2023-II-10)

Listes et tableaux pour l'application du RPN
Partie I : Listes en vigueur

1. Liste des médecins reconnus pouvant délivrer un certificat d'aptitude médicale

BE	Une liste des médecins reconnus est disponible sur la page Internet de la Région flamande . Les informations concernant les médecins reconnus en Région wallonne se trouvent sur la page internet de la Région wallonne .#
CH	1. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Güterstrasse 107 4133 Pratteln Tél. : +41 (0)61 821 82 60
	2. sanacare Medical center Biopark WRO 1032.P.53 Sandgrubenstrasse 53 4058 Basel Tél. : +41 (0)61 323 66 66
DE	Une liste des médecins reconnus est disponible sur la page suivante : https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaeigungsnachweise/Tauglichkeit/Tauglichkeit-node.html
FR	1. Docteur Carina Abnoun 6, place de l'Homme de Fer 67000 Strasbourg Tél. : +33 (0)3 88 32 46 29
	2. Docteur Philippe Guerault 14, place Armes 21170 Saint-Jean-De-Losne Tél. : +33 (0)3 80 29 07 14
NL	Une liste des médecins reconnus est disponible sur la page suivante : https://www.ilent.nl/onderwerpen/medische-keuring-scheepvaart/keuringsartsen-scheepvaart Inspectie Leefomgeving en Transport Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 16191 2500 BD Den Haag Tél. : +31 (0)88 489 00 00

(...)

16. Formation de porteur d'appareil respiratoire

Etat / N° d'ordre	Centre de formation	Contact	Modèle
DE-01	Les cours de formation agréés pour les porteurs d'appareils respiratoires sont publiés sous : https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaeigungsnachweise/Sachkundige/Atemschutzgeraettragende/Atemschutzgeraettragende-node.html		Voir annexe 7 au RPN
NL-01 ¹	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel	Tél. : +31 (0)10 234 43 02 Mail : info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl	
NL-02 ²	TvK Instructie B.V. Escudo 17 8305 BM Emmeloord	Tél. : +31 (0)5 276 995 35 https://tvkinstructie.nl/	
NL-03 ³	Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek	Tél. : +31 (0)1 683 369 90 Mail : examen@nikta.nl	
NL-04 ⁴	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden	Tél. : +31 (0)4 133 321 53 Mail : info@nautiektrainingen.nl	
NL-05 ⁵	Arbode Maritiem B.V. Rector Mulderstraat 21 5962 AH Melderslo		
FR-01 ⁶	Frédéric Rose formations 52, chemin de Radix 69620 Theize	Tél. : +33 (0)6 72 88 58 66 Mail : frederic.rose@live.fr	
FR-02 ⁷	Centre de formation « sécurité » ACFI 3, rue des Murailles 44430 Le Loroux-Bottereau	Tél. : +33 (0)2 40 80 06 25 Mail : acfi@ensi-incendie.fr	
FR-03 ⁸	APAVE Exploitation France Immeuble CANOPY 6, rue du Général Audran 92400 Courbevoie	Tél. : +33 (0)6 03 52 42 99 Mail : fabrice.toulza@apave.com	
FR-04 ⁹	CSI Formation 7, rue de l'Industrie 67720 Hoerd	Tél. : +33 (0)6 37 15 37 75 Mail : direction@csi-formation.com	

- 1 Valable du 15 janvier 2023 jusqu'au 15 janvier 2028
- 2 Valable du 14 décembre 2022 au 14 décembre 2027
- 3 Valable du 2 novembre 2023 au 2 novembre 2028
- 4 Valable du 20 mars 2024 au 20 mars 2029
- 5 Valable du 16 octobre 2024 au 16 octobre 2029
- 6 Valable jusqu'au 27 janvier 2028
- 7 Valable jusqu'au 11 octobre 2028
- 8 Valable du 30 avril 2024 au 30 avril 2029
- 9 Valable jusqu'au 9 juin 2029.

XII. Budget et administration

PROTOCOLE 23 Budget de la Commission Centrale pour 2025

Résolution

La Commission Centrale :

demande à la Secrétaire générale de continuer à mettre en œuvre les principes fixés dans la résolution 2022-II-27 liés aux besoins de modération budgétaire ;

adopte le tableau des emplois qui fixe à **32,1 ETP** le nombre de postes au sein du Secrétariat selon la répartition en annexe ;

adopte le budget 2025 fixé à **3 301 795 €** en baisse de 3.70 % par rapport à 2024 ;

fixe les contributions des États membres à **3 210 000 €** après prélèvement de **91 795 €** sur le fonds de réserve et d'investissement ;

fixe la contribution de chaque État à **642 000 €**, soit une hausse de **2,85%** par rapport à 2024.

Les contributions seront versées au compte de la Commission Centrale auprès du CIC Est à Strasbourg.

Annexe

Tableau des emplois et des postes occupés

Fonction	Grade selon tableau des emplois	ETP du tableau des emplois
SG/SGA/IC	A4-A7	3
ADM	A1-A3	10
ASS	C1-B4	8,6
CDM	B3-B5	7
TRA	L1-L3	3,5
SUP	NA	0
ETP		32,1

PROTOCOLE 24
Modification du Règlement du personnel

Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du Budget,

adopte la modification de l'appendice 2 au Règlement du personnel, annexée à la présente résolution.

Cette résolution prendra effet à partir du 1^{er} janvier 2025.

Annexe

Appendice 2 au Règlement du personnel

Barème de rémunération

Catégorie A (Article 10)

Echelon	A7	Valeur de l'échelon	A6	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon	A5	Valeur de l'échelon	A4	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11è échelon						15 458	487	12 865	378	
10è échelon						14 971	487	12 487	378	2 ans
9è échelon						14 484	487	12 109	378	2 ans
8è échelon			16 360	537	2 ans	13 998	487	11 732	378	2 ans
7è échelon			15 823	537	2 ans	13 511	487	11 354	378	2 ans
6è échelon	17 505	722	15 287	537	2 ans	13 024	487	10 976	378	1 an
5è échelon	16 783	722	14 750	537	2 ans	12 537	487	10 599	251	1 an
4è échelon	16 061	722	14 213	360	1 an	12 050	313	10 348	251	1 an
3è échelon	15 339	482	13 853	360	1 an	11 737	313	10 097	251	1 an
2è échelon	14 857	482	13 493	360	1 an	11 424	313	9 846	251	1 an
1er échelon	14 375		13 133		1 an	11 110		9 596		1 an

Catégorie A (Article 12)

Echelon	A4	Valeur de l'échelon	A3	Valeur de l'échelon	A2	Valeur de l'échelon	A1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11è échelon	11 039	319	9 715	300	7 765	231	5 806	135	
10è échelon	10 719	319	9 416	300	7 534	231	5 671	135	3 ans
9è échelon	10 400	319	9 116	300	7 303	231	5 536	135	3 ans
8è échelon	10 080	319	8 816	300	7 072	231	5 401	135	2 ans
7è échelon	9 761	319	8 517	300	6 841	231	5 265	135	2 ans
6è échelon	9 442	319	8 217	300	6 610	231	5 130	135	2 ans
5è échelon	9 122	319	7 917	300	6 379	231	4 995	135	2 ans
4è échelon	8 803	215	7 618	200	6 148	152	4 860	135	1 an
3è échelon	8 587	215	7 418	200	5 996	152	4 724	135	1 an
2è échelon	8 372	215	7 218	200	5 844	152	4 589	135	1 an
1er échelon	8 157		7 019		5 692		4 454		1 an

Catégorie B (Article 12)

Echelon	B5	Valeur de l'échelon	B4	Valeur de l'échelon	B3	Valeur de l'échelon	B2	Valeur de l'échelon	B1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11è échelon	5 717	141	5 043	127	4 415	111	3 823	95	3 389	86	
10è échelon	5 576	141	4 916	127	4 304	111	3 729	95	3 302	86	3 ans
9è échelon	5 434	141	4 789	127	4 193	111	3 634	95	3 216	86	3 ans
8è échelon	5 293	141	4 662	127	4 081	111	3 539	95	3 130	86	2 ans
7è échelon	5 151	141	4 535	127	3 970	111	3 445	95	3 043	86	2 ans
6è échelon	5 010	141	4 408	127	3 859	111	3 350	95	2 957	86	2 ans
5è échelon	4 868	141	4 281	127	3 748	111	3 255	95	2 870	86	2 ans
4è échelon	4 727	141	4 154	127	3 636	111	3 161	95	2 784	86	1 an
3è échelon	4 585	141	4 027	127	3 525	111	3 066	95	2 698	86	1 an
2è échelon	4 444	141	3 900	127	3 414	111	2 971	95	2 611	86	1 an
1er échelon	4 302		3 774		3 302		2 877		2 525		1 an

Catégorie C (Article 12)

Echelon	C6	Valeur de l'échelon	C5	Valeur de l'échelon	C4	Valeur de l'échelon	C3	Valeur de l'échelon	C2	Valeur de l'échelon	C1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11è échelon	4 810	112	4 332	101	3 940	93	3 546	81	3 261	77	2 963	71	
10è échelon	4 697	112	4 231	101	3 847	93	3 465	81	3 184	77	2 892	71	3 ans
9è échelon	4 585	112	4 130	101	3 755	93	3 383	81	3 107	77	2 822	71	3 ans
8è échelon	4 473	112	4 029	101	3 662	93	3 302	81	3 030	77	2 751	71	2 ans
7è échelon	4 360	112	3 929	101	3 570	93	3 221	81	2 953	77	2 680	71	2 ans
6è échelon	4 248	112	3 828	101	3 477	93	3 140	81	2 876	77	2 609	71	2 ans
5è échelon	4 136	112	3 727	101	3 384	93	3 059	81	2 799	77	2 539	71	2 ans
4è échelon	4 023	112	3 626	101	3 292	93	2 978	81	2 722	77	2 468	71	1 an
3è échelon	3 911	112	3 525	101	3 199	93	2 896	81	2 645	77	2 397	71	1 an
2è échelon	3 799	112	3 424	101	3 107	93	2 815	81	2 568	77	2 326	71	1 an
1er échelon	3 686		3 323		3 014		2 734		2 491		2 256		1 an

Catégorie L (Article 12)

Echelon	L3	Valeur de l'échelon	L2	Valeur de l'échelon	L1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
10è échelon	9 803	290	7 878	233			
9è échelon	9 512	290	7 645	233			3 ans
8è échelon	9 222	290	7 412	233			2 ans
7è échelon	8 932	290	7 179	233			2 ans
6è échelon	8 642	290	6 946	233			2 ans
5è échelon	8 351	290	6 713	233			2 ans
4è échelon	8 061	290	6 480	233			1 an
3è échelon	7 771	290	6 247	233			1 an
2è échelon	7 480	290	6 014	233	4 898	188	1 an
1er échelon	7 190		5 780		4 710		1 an

XIII. Questions diverses

PROTOCOLE 25 Résolutions usuelles de fin d'année

I. Interruption de service des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, du Nederrijn et du Lek, les nuits de Noël et du Nouvel An

Résolution

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé en amont de Strasbourg les nuits du 24 au 25 décembre 2024 et du 31 décembre 2024 au 1^{er} janvier 2025 entre 20 heures et 6 heures, et du Nederrijn et du Lek les nuits du 24 au 25 décembre et du 25 au 26 décembre 2024 et celle du 31 décembre 2024 au 1^{er} janvier 2025 entre 18 heures et 8 heures, ne soulève pas d'objection.

II. Interruption de service des écluses aux Pays-Bas sur le Nederrijn et le Lek les fins de semaine

Résolution

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses du Nederrijn et du Lek les fins de semaine, à savoir du samedi à 20 heures au dimanche à 8 heures et du dimanche à 20 heures au lundi à 6 heures, pour la période du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025, ne soulève pas d'objection.

XIV. Communications diverses et points pour information

PROTOCOLE 26 Rapport oral des organisations internationales et des États observateurs

Pas de résolution.

PROTOCOLE 27 Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)

Pas de résolution.

PROTOCOLE 28 État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution.

Annexe

Convention révisée pour la navigation du Rhin

du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963

Protocoles entrés en vigueur

Protocole additionnel n° 1 - Amendement de l'article 40bis : répression des infractions aux règlements de police pour la navigation
signé à Strasbourg le 25 octobre 1972, entré en vigueur le 25 février 1975.

Protocole additionnel n° 2 - Article 2 paragraphe 3 et article 4 nouveaux : conditions de transport
signé à Strasbourg le 17 octobre 1979, entré en vigueur le 1^{er} février 1985.

Protocole additionnel n° 3 - Articles 23, 32 et 37 nouveaux : adaptation du montant des infractions
signé à Strasbourg le 17 octobre 1979, entré en vigueur le 1^{er} septembre 1982.

Protocole additionnel n° 4 - Ce protocole a cessé d'être en vigueur le 31.12.1999 en vertu de son article II (mesures d'assainissement structurel)
signé à Strasbourg le 25 avril 1989, entré en vigueur le 1^{er} août 1991.

Protocole additionnel n° 6 - Augmentation à 25.000 euros du montant des contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation
signé à Strasbourg le 21 octobre 1999, entré en vigueur le 1^{er} novembre 2011.

Protocole additionnel n° 7 - Ajout d'un paragraphe 2 de l'article 23 concernant la reconnaissance des certificats de bateaux et de patentes de bateliers
signé à Strasbourg le 27 novembre 2002, entré en vigueur le 1^{er} décembre 2004.

Protocoles en cours de ratification

Protocole additionnel n° 5 - Prolongation au 29 avril 2003 des mesures d'assainissement structurel
signé à Strasbourg le 28 avril 1999
entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt du cinquième instrument de ratification

États signataires	Dépôt des instruments de ratification
ALLEMAGNE	
BELGIQUE	11 mars 2004
FRANCE	
PAYS-BAS	21 janvier 2000
SUISSE	5 octobre 2000

Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)

signée à Strasbourg le 4 novembre 1988, entrée en vigueur le 1^{er} septembre 1997.

États signataires	Dépôt des instruments de ratification	Dépôt des instruments de dénonciation
ALLEMAGNE ¹	9 mars 1999	7 juin 2018
BELGIQUE		
FRANCE		
LUXEMBOURG ²	8 juillet 1993	7 juin 2018
PAYS-BAS ³	16 avril 1997	7 juin 2018
SUISSE ⁴	21 mai 1997	

1 Réserves et déclarations faites par l'Allemagne

Réserves

1. La République fédérale d'Allemagne, en vertu de l'article 18 paragraphe 1 de la Convention se réserve le droit de ne pas appliquer, en totalité ou en partie, les dispositions de la Convention, aux créances visées à l'article 18, paragraphe 1, lettres a) à c) ainsi qu'aux bâtiments visés à l'article 18, paragraphe 1, lettres d) et e) de la Convention CLNI.
2. La République fédérale d'Allemagne déclare, en vertu de l'article 18, paragraphe 2 de la Convention, qu'elle n'appliquera pas aux créances résultant d'un événement survenu sur ses voies d'eau, les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7, paragraphe 1, 2^e phrase, lettres a) et b).

Déclaration

La République fédérale d'Allemagne déclare conformément à l'article 15, paragraphe 2 de la Convention que ladite Convention est applicable à toutes les voies navigables allemandes.

2 Réserves et déclarations faites par le Luxembourg en vertu des dispositions de la Convention

Réserve

La Convention ne s'applique cependant pas aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau, ni aux bateaux de sport et de plaisance ainsi qu'aux bateaux qui ne sont pas employés dans la navigation à des fins lucratives.

Déclaration

La Convention s'applique également aux parties navigables de la Sûre.

Dans les limites du paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention, les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports bassins, voies navigables, écluses, pont et aides à la navigation disposent de la priorité par rapport aux autres créances.

3 Réserves et déclarations faites par les Pays-Bas en vertu des dispositions de la Convention

Réserve

L'application de la Convention est en totalité exclue quant aux :

- a) créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau ;
- b) créances pour dommages causés par les matières dangereuses au cours de leur transport, et ce conformément à l'article 18, paragraphe 1, alinéas a) et b) de la Convention.

Déclaration

Le Royaume des Pays Bas déclare, conformément à l'article 15, paragraphe 1 de la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI), que la Convention sera applicable à toutes les eaux intérieures des Pays-Bas.

4 Réserves et déclarations faites par la Suisse en vertu des dispositions de la Convention

Réserve

- a) la Confédération suisse exclut l'application des règles de la Convention aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau (article 18, paragraphes 1, lettre a) ;
- b) la Confédération suisse exclut l'application des règles de la Convention aux bateaux de sport et de plaisance ainsi qu'aux bateaux qui ne sont pas employés dans la navigation à des fins lucratives (article 18, paragraphe 1, lettre d) ;
- c) la Confédération suisse n'appliquera pas les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7, paragraphe 1, lettres a et b) de la Convention (article 18, paragraphe 2).

Déclaration

Le Conseil fédéral déclare en outre, conformément à l'article 15, paragraphe 2 de la Convention, que la Confédération suisse appliquera également les dispositions de la Convention au Rhin entre Bâle et Rheinfelden.

Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012)

La présente Convention était ouverte à la signature de tout État du 27 septembre 2012 au 26 septembre 2014, au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg, elle est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2019.

Participants	Signature	Ratifications, acceptation, approbation ou adhésion
Allemagne ¹	11 juillet 2013	ratification 27 septembre 2018
Autriche		
Belgique ²	27 septembre 2012	ratification 25 août 2022
Bulgarie		-
France	27 septembre 2012	-
Hongrie		adhésion 7 mars 2018
Luxembourg ³	27 septembre 2012	ratification 25 septembre 2014
Pays-Bas ⁴	29 novembre 2012	acceptation 7 juin 2018
Pologne	3 décembre 2013	
Serbie ⁵	18 janvier 2013	ratification 18 juin 2013
Slovaquie		
Suisse ⁶		ratification 23 avril 2024

¹ **Réserve faite par l'Allemagne**

Conformément à l'article 18, paragraphe 1, de la Convention, la République fédérale d'Allemagne se réserve le droit d'exclure en totalité ou en partie l'application des dispositions de ladite Convention aux créances visées à l'article 18, paragraphe 1, lettres a) et c) de la Convention et aux bâtiments visés à l'article 18, paragraphe 1, lettre d), de la convention.

² **Réserve faite par la Belgique**

Conformément à l'article 18, paragraphe 1, a) de la Convention, le Royaume de Belgique se réserve le droit d'exclure l'application des règles de la Convention aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau.

³ **Réserve et déclarations faites par le Luxembourg**

Réserve

Aux fins de l'article 18, paragraphe (1), le Grand-Duché de Luxembourg exclut les créances pour dommages dus aux changements de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau.

Déclarations

Aux fins de l'article 15, paragraphe (2), le Grand-Duché de Luxembourg déclare que la Convention mentionnée à l'article 1er ne s'applique que sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Sans préjudice des droits relatifs aux créances pour mort ou lésions corporelles visés à l'article 6 de la Convention, les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, pont et aides à la navigation disposent de la priorité par rapport aux autres créances.

⁴ **Réserve faite par les Pays-Bas**

Conformément à l'article 18, paragraphe 1, lettre a), de la Convention, le Royaume des Pays-Bas, pour la partie européenne des Pays-Bas, se réserve le droit d'exclure en totalité l'application des dispositions de ladite Convention en cas de dommages dus à un changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau

⁵ **Réserve faite par la Serbie**

Conformément à l'article 18, paragraphe 1, de la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), la République de Serbie déclare exclure l'application des dispositions de ladite Convention en cas de dommages dus à un changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau, ainsi qu'aux créances visées à l'article 2, paragraphe premier, lettres d) et e) de la Convention.

⁶ **Déclaration et réserves faites par la Suisse**

Déclaration portant sur l'article 15, paragraphe 2, lettres a et b

La Suisse déclare exclure l'application des règles de la Convention aux voies d'eau situées sur son territoire qui ne sont pas énoncées dans l'annexe I de l'Accord européen du 19 janvier 1996 sur les grandes voies navigables d'importance internationale.

Réserve portant sur l'article 18, paragraphe 1, lettre a

La Suisse se réserve le droit d'exclure l'application des règles de la Convention, en tout ou partie, aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau.

Réserve portant sur l'art. 18, paragraphe 1, lettre c

La Suisse se réserve le droit d'exclure l'application des règles de la Convention, en tout ou partie, aux créances visées à l'article 2, paragraphe 1, lettres d et e, de la Convention.

Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI)

signée à Strasbourg le 9 septembre 1996, entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2009.

Le 22 juin 2017, la Conférence des Parties Contractantes a adopté une résolution portant modification de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et de son Règlement d'application - Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs) (Résolution CDNI 2017-I-4).

Les modifications à la présente Convention sont soumises à la ratification, acceptation ou approbation des Parties contractantes. Elles entrent en vigueur le premier jour du sixième mois après le dépôt auprès du dépositaire du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation conformément à l'article 19, paragraphe 4 de la CDNI.

Modification de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et de son Règlement d'application

Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs)

Parties contractantes	Dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation
Allemagne	ratification 9 février 2021
Belgique	ratification 25 août 2022
France	ratification 7 juin 2023
Luxembourg	ratification 7 février 2020
Pays-Bas	acceptation 3 juillet 2020
Suisse	ratification 23 avril 2024

Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)

signée à Budapest le 22 juin 2001, entrée en vigueur le 1^{er} avril 2005.

Dépositaire : Gouvernement de la République de Hongrie

Dépôt des instruments de ratification :

Hongrie : 7 mai 2002
Luxembourg : 25 mars 2004
Roumanie : 3 avril 2004
Suisse : 19 mai 2004¹
Croatie : 7 décembre 2004
Tchéquie : 14 novembre 2005
Bulgarie : 19 avril 2006
Pays-Bas : 20 juin 2006
Russie : 11 avril 2007
France : 11 mai 2007
Allemagne : 10 juillet 2007
Slovaquie : 27 novembre 2007
Moldavie : 21 avril 2008
Belgique : 5 août 2008
Serbie : 10 juin 2010²
Ukraine : 17 avril 2014

¹ **Déclaration faite par la Suisse**

Déclaration relative à l'article 30 alinéa 1 : la Suisse n'applique pas la Convention à ses voies navigables nationales, eaux frontalières y comprises à l'exception du Rhin, de la frontière suisse à Rheinfelden.

Déclaration relative à l'article 31 lettre a : la Suisse applique également la Convention aux transports de marchandises sur le Rhin entre la frontière suisse et Rheinfelden.

² **Déclaration faite par la Serbie**

En vertu de l'article 31(a), la Serbie déclare qu'elle appliquera les dispositions de la Convention aux contrats de transport selon lesquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés sur le territoire de la République de Serbie.

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)

signé à Genève le 26 mai 2000, entré en vigueur le 29 février 2008.

Le Règlement annexé à l'Accord est entré en vigueur le 28 février 2009.

Dépositaire : Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies

Dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion :

Russie :	adhésion	le 10 octobre 2002
Pays-Bas :	acceptation	le 30 avril 2003
Hongrie :	adhésion	le 4 mai 2004
Autriche :	adhésion	le 9 novembre 2004
Bulgarie :	ratification	le 7 mars 2006
Luxembourg :	ratification	le 24 mai 2007
Allemagne :	ratification	le 31 janvier 2008
Moldavie :	acceptation	le 19 février 2008
France :	approbation	le 3 avril 2008
Roumanie :	adhésion	le 3 décembre 2008
Croatie :	ratification	le 4 mars 2009
Slovaquie :	ratification	le 20 octobre 2009
Ukraine :	adhésion	le 28 janvier 2010
Pologne :	adhésion	le 25 juin 2010
Serbie :	adhésion	le 6 janvier 2011
Suisse :	adhésion	le 8 février 2011
Tchéquie :	ratification	le 21 septembre 2011
Belgique :	adhésion	le 17 juin 2014

PROTOCOLE 29

Adoption du compte rendu de la session plénière du 13 juin 2024

Résolution

Le compte rendu de la session plénière du 13 juin 2024 est adopté.

Annexe

COMPTE RENDU
de la session plénière de printemps
qui s'est tenue le 13 juin 2024 au Palais du Rhin
à Strasbourg

Présidence : M. VAN KRUININGEN, Commissaire des Pays-Bas

Présent(e)s :

ALLEMAGNE	Mme SCHÄFER M. GREWE M. BRUNSCH Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE	Commissaire Commissaire Expert Experte (en ligne)
BELGIQUE	Mme RENAUX M. VUYLSTEKE M. TURF	Commissaire Commissaire Commissaire-suppléant (en ligne)
FRANCE	M. COLAS Mme BOULDOUYRÉ M. LEANDRI M. QUIQUANDON M. BELLENGER	Commissaire Commissaire Commissaire Commissaire Secrétaire
PAYS-BAS	M. VAN KRUININGEN (Président) Mme NOLAND M. TEN BROEKE M. KASTEEL Mme VAN DER SMAN M. MENSINK M. NOTENBOOM Mme BEZUIJEN Mme SCHILLEMANS	Commissaire Commissaire Commissaire Commissaire Commissaire-suppléante Commissaire-suppléant Expert Experte (en ligne) Experte (en ligne)
SUISSE	M. SEGER (Vice-Président) Mme ETTER M. RÖTHLINGSHÖFER M. STALDER	Commissaire Commissaire Commissaire Commissaire-suppléant
SECRÉTARIAT	Mme LUIJTEN M. WISSELMANN M. RUSCHE Mmes BRAAT, DALOZE, HIRTZ, ROMEU MM. BOYER, KEMPMANN, KRIEDEL, LE GUILLOU Mme FAHRNER M. CHEVILLE	Secrétaire générale Ingénieur en Chef Secrétaire général adjoint Administratrices Administrateurs Chargée de communication Stagiaire

ORGANISATIONS INTERNATIONALES

M. LEZAIC	Représentant de la Commission européenne (en ligne)
Mme BRÜCKNER	Représentante de la Commission de la Moselle

AUTRE

Mme MEIRA	Observatrice (Université de Bâle)
-----------	-----------------------------------

ÉTATS OBSERVATEURS

M. NILLES	Luxembourg (en ligne)
Mme KOSCHICKA-POSIEVETA	Pologne
M. DABROWSKI	Tchéquie

PRÉSIDENTS DES COMITÉS

M. VAN KRUININGEN	Président du Comité du Budget
M. KÖRSCHGEN	Président du Comité du Règlement de Police
M. TEN BROEKE	Président du Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement
M. TURF	Président du Comité du Règlement de Visite
Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE	Présidente du Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle (en ligne)
Mme BOULDOUYRÉ	Présidente du Comité économique
M. RÖTHLINGSHÖFER	Vice-président du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)
M. TURF	Président du Comité restreint de navigation

1. OUVERTURE DE LA SESSION - ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR
(Protocole 1 : Ouverture de la session – Adoption de l'ordre du jour – Pas de résolution)

LE PRÉSIDENT

ouvre la session plénière et souhaite la bienvenue aux participants.

Après avoir constaté que l'ordre du jour n'appelle pas d'observation, il le déclare adopté.

1.1 COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE
(Protocole 2 : Composition de la Commission Centrale – Pas de résolution)

LE PRÉSIDENT

invite les délégations qui le souhaitent à s'exprimer sur leur composition.

LA DÉLÉGATION ALLEMANDE, Mme SCHÄFER

informe de l'arrivée de la directrice de la sous-division Navigation au Ministère fédéral du Numérique et des Transports, Mme Martina KOHLHAAS, nouvelle cheffe de la délégation allemande auprès de la CCNR, depuis le 1^{er} janvier 2024. Elle succède à ce titre à M. Achim WEHRMANN, qui a pris la direction de l'unité Crises et Sécurité au Ministère fédéral du Numérique et des Transports.

1.2 COMPOSITION DE LA CHAMBRE DES APPELS
(Protocole 3 : Composition de la Chambre des Appels)

LA DÉLÉGATION NÉERLANDAISE, Mme NOLAND

indique qu'il s'agit d'approuver la nomination de M. LENSELINK comme juge des Pays-Bas à la Chambre des Appels en remplacement de M. De SAVORNIN LOHMAN, qui a quitté ses fonctions.

LE PRÉSIDENT

constate l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

2. PARTIE I : RÉOLUTIONS

2.1 QUESTIONS JURIDIQUES

2.1.1 Mémoire d'entente entre la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et le Comité européen de normalisation (CEN) le Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC)
(Protocole 4 : Mémoire d'entente entre la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et le Comité européen de normalisation (CEN) le Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC) - Résolution adoptée par voie de procédure écrite le 20 février 2024)

LE PRÉSIDENT

rappelle que la résolution sur le « Mémoire d'entente entre la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et le Comité européen de normalisation (CEN) le Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC) » a été adoptée, par voie de procédure écrite, par les délégations en date du 20 février 2024.

2.1.2 Agrément d'une organisation non gouvernementale agréée auprès de la CCNR
(Protocole 5 : agrément d'une organisation non gouvernementale agréée auprès de la CCNR)

LE PRÉSIDENT

indique qu'il s'agit d'adopter une résolution reconnaissant le Comité technique international de prévention et d'extinction du Feu (CTIF) comme organisation non gouvernementale agréée auprès de la CCNR et

constate l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

2.2 ASPECTS ÉCONOMIQUES

2.2.1 Situation économique de la navigation rhénane
Rapport de la Présidente du Comité économique (Mme Bouldouyré, délégation française)

- **Situation économique de la navigation rhénane pour l'année 2023**
(Protocole 6 : situation économique de la navigation rhénane)

LA PRÉSIDENTE DU COMITÉ ÉCONOMIQUE, MME BOULDOUYRÉ

présente le projet de résolution sur la « situation économique de la navigation rhénane pour l'année 2023 » dont la grande qualité a été saluée par le Comité économique. Mme BOULDOUYRÉ se dit honorée de présider, au nom de la France, le Comité économique, qui est l'organe permettant une analyse régulière des développements pertinents pour l'économie du secteur. Au sein du comité sont partagées beaucoup d'informations sur les chantiers européens susceptibles d'impacter l'économie du secteur et d'assurer la promotion du transport fluvial, comme l'échange d'informations sur les aides d'État, les instruments financiers de la BEI, la taxonomie, PLATINA etc.

MME BOULDOUYRÉ

souligne que la vigilance du Comité économique est d'autant plus importante dans la période post-crise de la COVID et dans un contexte où les défis de la transition écologique nécessitent d'être plus attentifs collectivement au modèle économique d'un secteur qui doit pouvoir bénéficier d'un modèle industriel renforcé. Les activités d'observation du marché jouent un rôle important et sont régulièrement discutées lors des réunions du comité.

MME BOULDOUYRÉ

rappelle que la Déclaration de Mannheim a donné un mandat clair à la CCNR pour travailler à l'amélioration de la coordination des programmes de financement au niveau national. Le thème du financement de la transition énergétique est désormais un point régulier des réunions du Comité économique. Il permet aux représentants du secteur de donner leur avis sur ce sujet et de faire état des nouveautés. C'est également l'occasion pour le Secrétariat et les délégations de faire rapport sur les nouveaux développements. Il a été décidé de continuer à œuvrer en faveur d'un programme de subvention européen adapté au secteur de la navigation intérieure. À ce titre, Mme BOULDOUYRÉ salue l'initiative de la présidence néerlandaise qui a proposé aux différentes délégations de porter une lettre commune en ce sens et qui serait adressée à la DG MOVE, ce qui permettra de structurer la discussion avec l'Union européenne.

MME BOULDOUYRÉ

souligne que la taxation de l'énergie est un point d'attention majeur pour le Comité économique et informe que l'ensemble des délégations se sont mises d'accord pour attendre que les travaux sur le projet de directive de taxation de l'énergie soient achevés afin d'en tirer toutes les conséquences pour le régime fiscal rhénan, régime d'exemption du carburant utilisé pour la navigation. Mme BOULDOUYRÉ remercie la délégation néerlandaise qui a porté cette discussion.

MME BOULDOUYRÉ

évoque également les travaux sur les basses eaux qui sont une activité récurrente, en coopération avec le Comité de l'infrastructure et de l'environnement. Le changement climatique et les épisodes de plus en plus violents vont rester dans le champ de compétence du Comité économique, étant donné que ces changements impactent l'exploitation des bateaux et donc l'économie du secteur.

MME BOULDOUYRÉ

rappelle que le Comité économique est également le lieu de présentation d'études sur des thèmes importants pour l'économie du secteur et cite les études récemment présentées : la détention de surestaries, les droits d'accises et carburants alternatifs en navigation intérieure et la résilience multimodale le long du corridor rhénan.

ENFIN, MME BOULDOUYRÉ

souligne que le Comité économique est impliqué dans de nombreux sujets transversaux et coopère étroitement avec les comités DF, IEN et RV. Cette transversalité permet de faire le lien entre les chantiers qui représentent des défis très structurants pour le secteur et la situation économique, afin d'engager le secteur dans un modèle soutenable et durable, à même de promouvoir un transport massifié qui abrite des gisements de capacité importants. Mme BOULDOUYRÉ cite comme exemple la présentation de l'étude française sur l'hydrogène.

LE PRÉSIDENT

indique qu'il s'agit d'adopter une résolution sur la situation économique de la navigation rhénane pour l'année 2023 et

constate l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

2.3 PATENTES DE BATELIER ET ÉQUIPAGES

Rapport de la Présidente du Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle (Mme Nethövel-Kathstede, délégation allemande)

LA PRÉSIDENTE DU COMITÉ DES QUESTIONS SOCIALES, DE TRAVAIL ET DE FORMATION PROFESSIONNELLE, MME NETHÖVEL-KATHSTEDE,

indique que, depuis la dernière session plénière, le Comité a poursuivi les travaux entamés avec succès sous la présidence néerlandaise de Mme van der Sman. Trois résultats très concrets de ces travaux doivent faire l'objet d'une décision.

2.3.1 Amendements du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (Articles 16.02, 16.03, 16.04 et 16.10)
(Protocole 7 : Amendements du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN)
(Articles 16.02, 16.03, 16.04 et 16.10)

LA PRÉSIDENTE DU COMITÉ DES QUESTIONS SOCIALES, DE TRAVAIL ET DE FORMATION PROFESSIONNELLE, MME NETHÖVEL-KATHSTEDE

présente le projet de résolution visant à modifier le chapitre 16 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui porte sur le personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers.

Selon la réglementation rhénane en vigueur, le certificat de qualification pour la navigation à passagers ne peut être obtenu que dans le cadre d'une formation. Cela correspond à la réglementation en vigueur jusqu'ici sur le Rhin et à une pratique éprouvée. À l'avenir, il sera également possible d'obtenir le certificat de qualification pour la navigation à passagers sans suivre une formation, en passant simplement un examen. Les États membres de la CCNR seront libres de décider de proposer ou non les deux options.

L'objectif est d'aboutir à une harmonisation complète avec la directive européenne relative aux qualifications, laquelle offre la possibilité d'obtenir un certificat de qualification avec ou sans formation. Certains États membres de la CCNR ont souhaité introduire les mêmes possibilités sur le Rhin, notamment afin que les conditions d'obtention des certificats de la CCNR correspondent à celles prévues pour les certificats de l'UE, ce qui nécessite que les exigences relatives à l'obtention soient identiques pour les deux certificats.

Aucune procédure de coordination de l'UE n'est nécessaire, étant donné que les amendements visent seulement à aligner les prescriptions sur celles de la directive européenne relative aux qualifications. Les modifications sont couvertes par la décision du Conseil du 29 septembre 2022 relative au nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

Afin de laisser à tous les États membres de la CCNR suffisamment de temps pour la mise en œuvre, tout en assurant une harmonisation aussi rapide que possible entre la réglementation de l'UE et celle de la CCNR, le comité propose une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2025.

LE PRÉSIDENT

constate l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

2.3.2 Amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (article 1.02, chiffre 57) – Adaptation du RPN pour la prise en compte du Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure actualisé (ES-QIN 2024/1)
(Protocole 8 : Amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN)
(article 1.02, chiffre 57) – Adaptation du RPN pour la prise en compte du Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure actualisé (ES-QIN 2024/1)

LA PRÉSIDENTE DU COMITÉ DES QUESTIONS SOCIALES, DE TRAVAIL ET DE FORMATION PROFESSIONNELLE, MME NETHÖVEL-KATHSTEDE

présente le projet de résolution visant à modifier le renvoi à l'ES-QIN, le Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure, afin que le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin renvoie à la nouvelle édition. Le CESNI a adopté la nouvelle édition de l'ES-QIN le 11 avril 2024, sous la désignation ES-QIN 2024/1.

Au cours de cette réunion du 11 avril, le CESNI a recommandé une entrée en vigueur du nouvel ES-QIN au 1^{er} janvier 2025. La modification du renvoi dans le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin entrera en vigueur à la même date.

LE PRÉSIDENT

constate l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

- 2.3.3 Amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (Annexe 1) – Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure (modèle) (Protocole 9 : Amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (Annexe 1) – Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure (modèle))

LA PRÉSIDENTE DU COMITÉ DES QUESTIONS SOCIALES, DE TRAVAIL ET DE FORMATION PROFESSIONNELLE, MME NETHÖVEL-KATHSTEDE

présente le projet de résolution visant à modifier l'annexe 1 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, c'est à dire le modèle de certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure, qui doit être adapté aux prescriptions de l'ES-QIN. Les prescriptions de l'ES-QIN relatives à l'acuité visuelle prévoient des dérogations pour les titulaires de patentes délivrées avant le 1^{er} avril 2004. Ces dérogations n'étaient pas encore prises en compte dans le modèle de certificat d'aptitude médicale, ce que corrige un complément correspondant à l'annexe 1.

Étant donné qu'il s'agit d'une adaptation à l'ES-QIN, une procédure de coordination de l'UE n'est pas nécessaire.

Afin de laisser à tous les États membres de la CCNR suffisamment de temps pour la mise en œuvre, tout en assurant une adaptation aussi rapide que possible à l'ES-QIN, le comité propose une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2025.

LE PRÉSIDENT

constate l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

- 2.4 RÈGLES DE CIRCULATION ET SERVICES D'INFORMATION FLUVIALE SUR LE RHIN
Rapport du Président du Comité du règlement de police (M. Körschgen, délégation suisse) présenté par Mme Etter (délégation suisse)

MME ETTER PRÉSENTE LE RAPPORT DU PRÉSIDENT DU COMITÉ DU RÈGLEMENT DE POLICE, M. KÖRSCHGEN.

Elle fait rapport sur les activités du Comité du règlement de police comme suit :

Le Comité du règlement de police s'est réuni le 9 avril 2024 sous la présidence de la délégation suisse. Sur la base d'un nouveau programme de travail, le Comité du règlement de police a examiné des sujets denses et variés. Deux sujets clés peuvent être relevés :

Mise en œuvre de la feuille de route pour la réduction des émissions

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Déclaration de Mannheim, l'une des priorités du programme de travail du Comité du règlement de police est d'élaborer des prescriptions de police pour l'utilisation de carburants alternatifs, à savoir le méthanol, l'hydrogène et les batteries en navigation intérieure (IV-24-1, Priorité I). Globalement les travaux sont pilotés par la délégation allemande avec le soutien du Deutsches Maritimes Zentrum (DMZ).

Lors de la dernière réunion d'avril, le comité a examiné la proposition de calendrier et a décidé de prioriser les travaux portant sur utilisation du méthanol et des batteries, afin d'assurer une entrée en vigueur des prescriptions au 1^{er} décembre 2025. Cela permettrait d'assurer une cohérence avec les nouvelles prescriptions techniques qui devraient entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2026.

Les travaux sur l'hydrogène sont complexes et nécessitent de répondre à de nombreuses questions ouvertes. Partant, les règles de police relatives aux bâtiments utilisant de l'hydrogène seraient élaborées dans la continuité et devraient être en vigueur idéalement pour le 1^{er} décembre 2027 ce qui correspondrait à peu près à la prochaine édition de l'ES TRIN (l'édition 2027/1 devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2028).

Navigation automatisée au cœur des travaux de la CCNR

Le Comité du règlement de police a validé les premiers résultats de l'analyse de lacunes du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) en ce qui concerne la navigation automatisée. Bien évidemment, les enseignements des projets pilotes sont décisifs pour mieux appréhender ces lacunes. Si les travaux sont considérables, une approche par étape est indispensable. Partant, le comité a invité le Secrétariat à transmettre ce rapport pour information au Comité restreint de navigation (RN).

En outre, le comité a examiné et validé un premier rapport du Groupe de travail du règlement de police sur les questions de fonds liés à la navigation automatisée et la conduite à distance en lien avec le règlement de police. Le comité a validé les conclusions préliminaires, notamment la recommandation de son groupe de travail de poursuivre les réflexions pour les bâtiments conduits à distance en partant de l'hypothèse que le bâtiment a un niveau d'automatisation 0, 1 ou 2 mais qu'un conducteur n'est pas toujours en service (il peut être au repos). Ce scénario est le plus vraisemblable à court terme au vu des projets pilotes en cours.

Compte tenu du temps limité imparti, Mme Etter propose de ne pas rentrer dans le détail des autres sujets et présente les trois résolutions qui ont été examinées par le Comité du règlement de police.

2.4.1 Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) (Article 4.07)
(Protocole 10 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) (Article 4.07)

MME ETTER, AU NOM DE M. KÖRSCHGEN, PRÉSIDENT DU COMITÉ DU RÈGLEMENT DE POLICE,

présente le projet de résolution visant à proroger une nouvelle fois, conformément à l'article 1.22bis du RPNR, les prescriptions de l'article 4.07 chiffre 3, 3^e phrase du RPNR qui expirent le 30 novembre 2024.

LE PRÉSIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

2.4.2 Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatif à la position des feux de côtés des bâtiments motorisés isolés faisant route (article 3.08, chiffres 1, lettre b) et 5)
(Protocole 11 : Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatif à la position des feux de côtés des bâtiments motorisés isolés faisant route (article 3.08, chiffres 1, lettre b) et 5))

MME ETTER, AU NOM DE M. KÖRSCHGEN, PRÉSIDENT DU COMITÉ DU RÈGLEMENT DE POLICE,

présente le projet de résolution visant à amender le RPNR en ce qui concerne la position des feux de côtés, pour les bâtiments motorisés isolés faisant route. Actuellement, les feux de côté doivent être placés à 1 m au moins en arrière du feu de mât : ils peuvent donc être positionnés à l'avant ou à l'arrière du bâtiment. Quand les feux de côtés sont placés à l'avant, un conducteur d'un autre bâtiment peut difficilement voir de nuit la longueur totale du bâtiment concerné. Ainsi, il est souhaitable que ces feux de côté soient systématiquement placés à l'arrière du bâtiment. Cela permettra de rendre certaines manœuvres plus sûres, comme les entrées et les sorties des ports ou le croisement dans des passages étroits. L'amendement adopté en session plénière impose donc de façon explicite de placer les feux de côtés à l'arrière des bâtiments. Il précise également les exceptions à cette prescription : ainsi celle-ci ne s'applique pas à certains bâtiments destinés au transport de passagers, aux bateaux de plaisance, ainsi qu'à certains bateaux traditionnels et à leurs répliques. Cet amendement entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2026 ce qui laissera le temps aux bateaux concernés d'effectuer les travaux nécessaires.

LE PRÉSIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

2.4.3 Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) - Obligation d'annonce (Article 12.01, chiffres 1, 2 et 9)
(Protocole 12 : Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) - Obligation d'annonce (Article 12.01, chiffres 1, 2 et 9)

MME ETTER, AU NOM DE M. KÖRSCHGEN, PRÉSIDENT DU COMITÉ DU RÈGLEMENT DE POLICE,

présente le projet de résolution visant un second amendement du RPNR concernant l'extension de l'obligation d'annonce par voie électronique, qui a été introduite de manière progressive depuis 2010. L'annonce par voie électronique facilite l'échange de données entre les bâtiments et les centrales de secteur, et permet une meilleure gestion du trafic et des avaries. Cette nouvelle tranche d'extension s'appliquera désormais aux bâtiments d'une longueur supérieure à 86 m disposant d'une ou plusieurs cales pour le transport de marchandises. Elle concernera également les bâtiments utilisant une autre source d'énergie pour la propulsion que le gazole (par exemple, le méthanol, l'hydrogène gazeux et les accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh). Les autorités compétentes pourront accorder aux bateaux d'excursions journalières une dérogation à cette obligation d'annonce par voie électronique. Cet amendement entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2026. D'ici là, une campagne de communication va être mise en œuvre, en plusieurs étapes, pour informer la profession et lui permettre de se préparer au mieux, afin de garantir une transition aussi douce que possible.

LE PRÉSIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

LE REPRÉSENTANT DE LA COMMISSION DE LA MOSELLE, M. NILLES

informe l'assemblée des activités de la Commission de la Moselle concernant l'autorisation d'un bac automatisé.

2.5 PRESCRIPTIONS TECHNIQUES DES BATEAUX

Rapport du Président du Comité du règlement de visite (M. Turf, délégation belge)

LE PRÉSIDENT DU COMITÉ DU COMITÉ DU RÈGLEMENT DE VISITE, M. TURF

indique que depuis la session plénière de décembre dernier, le Comité du règlement de visite s'est réuni une fois, le mercredi 10 avril. M. TURF fait un bref retour sur trois thèmes importants abordés lors de la réunion du 10 avril :

- Modification du RVBR – Base de données européenne des bateaux (EHDB)

Le Comité RV a réitéré son soutien à l'adoption d'une résolution visant à assurer l'harmonisation des cadres réglementaires de la CCNR et de l'UE relatifs à la base de données européenne des bateaux (EHDB). L'objectif de cet amendement est de contribuer au bon fonctionnement de la base de données européenne des bateaux, en transmettant les données relatives aux certificats de visite (plus de la moitié de la flotte en Europe). Aucune position n'ayant été prise à ce jour par le Conseil européen sur la base de la procédure de coordination, la résolution de la CCNR visant à modifier le RVBR ne peut pas être adoptée aujourd'hui. Les États membres de la CCNR membres de l'UE et la Suisse ne peuvent qu'espérer que la résolution pourra être adoptée lors de la prochaine session plénière.

- Liste des bateaux innovants

- Le Secrétariat de la CCNR a présenté la liste actualisée des bateaux innovants et a également commenté l'analyse qu'il a effectuée pour l'intégration de celle-ci dans le rapport d'observation annuel. Le Comité RV a approuvé l'analyse du Secrétariat, mais a proposé les ajustements suivants :
- La liste ne doit pas mentionner les projets qui ont été annulés (toutefois, le Secrétariat peut continuer à collecter ce type de données à des fins internes).
- Une distinction plus claire pourrait être faite entre les nouvelles constructions et les rétrofits.
- Le Comité RV a approuvé la publication de l'analyse avec les amendements indiqués sur le site web de la CCNR, en attendant la publication de la liste des bateaux innovants sur le site web de la CCNR.

- Contenu des documents pour la demande d'une recommandation

Le Secrétariat de la CCNR a récemment reçu des questions sur le contenu du dossier de demande d'une recommandation en vertu de l'article 2.20 du RVBR. Sur cette base, le Comité RV a décidé de publier les informations relatives au dossier de demande d'une recommandation avec les ajouts proposés par les délégations suisse et allemande.

2.5.2 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) (Protocole 13 : 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 - Pas de résolution)

LE PRÉSIDENT DU COMITÉ DU COMITÉ DU RÈGLEMENT DE VISITE, M. TURF

explique que ce point a été abordé dans le cadre de son rapport sur les travaux du Comité du règlement de visite.

2.6 NAVIGATION AUTOMATISÉE

- Rapport du Président du Comité restreint de navigation (RN) (M. Turf, délégation belge)
(Protocole 14 : navigation automatisée – pas de résolution)

LE PRÉSIDENT DU COMITÉ DU RESTREINT DE NAVIGATION, M. TURF

fait rapport sur les activités du Comité restreint de navigation comme suit :

Il s'agit de la première réunion du Comité restreint de navigation sous présidence belge avec un nouveau programme de travail pour 2024-2025. Les sujets étaient très denses et variés. Les principaux aspects traités peuvent se résumer comme suit.

À la suite de l'adoption des trois premières recommandations par la session plénière d'automne de la CCNR en 2023, le Comité restreint de navigation a examiné en avril, le premier rapport d'évaluation des projets pilotes SEAFAR. Il s'agit du premier rapport d'évaluation pour le convoi poussé PRIVILEGE et l'automoteur PERSEVERANCE. Pour l'instant, le convoi poussé REINHOLD DEYMANN n'a pas effectué de voyages d'essais pour des raisons économiques.

La procédure de recommandation au sein du Comité restreint de navigation est bien lancée : il convient de noter que d'autres projets pilotes sont en cours d'examen devant les autorités compétentes et ils pourraient être transmis au comité RN à l'automne 2024.

En parallèle, le Comité restreint de navigation a examiné la proposition de la délégation allemande d'un rapport type d'évaluation de la dérogation accordée pour un projet pilote, afin de tirer les enseignements pour la suite des travaux. Les travaux sont en cours et vont se poursuivre en juillet.

De plus, le Comité restreint de navigation a examiné la proposition de synthèse qui porte sur les prescriptions applicables au centre de conduite à distance (CCD) et le lien avec le bateau. C'est un travail transversal et très important qui a pour objectif de dégager une image structurée afin d'appréhender la conduite à distance dans son entièreté et, ultérieurement, d'apprécier la nécessité d'adopter des mesures d'ordre réglementaire sur la base d'une conception commune. Cela a également amené le Comité restreint de navigation à examiner les propositions de la délégation belge au sujet de la terminologie, qui constitue un point clef.

La délégation néerlandaise a également présenté l'étude de l'Institut Asser de La Haye sur l'harmonisation des définitions et la modernisation des concepts dans les différents règlements internationaux de navigation intérieure en relation avec le développement de la navigation automatisée.

Enfin, le Comité restreint de navigation poursuit ses travaux de terminologie ou d'identification des projets pilotes qui nourrissent un inventaire accessible en ligne.

Il convient aussi de relever l'engagement de toutes les délégations et la bonne collaboration au sein du Comité restreint de navigation.

La prochaine réunion du Comité restreint de navigation se déroulera à Anvers sur invitation de la délégation belge, le 2 juillet. Cette réunion sera précédée de la visite du centre de conduite à distance de SEAFAR, le 1^{er} juillet à Anvers. La délégation belge invite cordialement les membres des autres comités et groupes de travail intéressés à se joindre à cette visite et à participer au comité RN.

2.7 QUESTIONS RELATIVES À LA VOIE D'EAU RHÉNANE

- Rapport du Président du Comité de l'infrastructure et de l'environnement (M. Ten Broeke, délégation néerlandaise)

LE PRÉSIDENT DU COMITÉ DE L'INFRASTRUCTURE ET DE L'ENVIRONNEMENT, M. TEN BROEKE,

indique que le Comité de l'infrastructure et de l'environnement s'est réuni le 9 avril 2024 pour sa réunion ordinaire d'une demi-journée, ainsi que pour la réunion commune avec le Comité économique et le Comité du règlement de visite le 11 avril 2024. Il indique que le comité traite de nombreux thèmes importants pour la navigation rhénane, tels que les :

- Aires de stationnement : un thème important, sur lequel le comité travaille depuis longtemps. La disponibilité d'aires de stationnement a un impact sur l'utilisation du Rhin en tant que voie d'eau. L'objectif est de déterminer les besoins en aires de stationnement supplémentaires. Cela dépend de nombreux facteurs tels que la densité du trafic, les dimensions et les modes d'exploitation des bateaux ou la composition de la flotte. Toutefois, les statistiques disponibles sont encore insuffisantes pour appliquer les modalités de calcul convenue au sein du comité, ce qui retarde les travaux.
- Équipements des aires de stationnement pour l'utilisation du réseau électrique à quai : le 29 mai 2024 s'est tenu au siège de la CCNR un atelier organisé par le projet européen SPIES, avec des participants issus notamment des États membres de la CCNR. Les résultats ont notamment montré qu'une standardisation plus poussée était nécessaire, par exemple en ce qui concerne les catégories de puissance, l'emplacement des armoires électriques et l'utilisation des câbles.
- Défis futurs : le comité travaille à l'élaboration d'un rapport sur l'adaptation de la voie d'eau rhénane aux exigences futures. À cet égard, le comité coopère étroitement avec la CIPR et la CHR, par exemple en ce qui concerne l'impact du changement climatique sur le Rhin et ses périodes de basses eaux. Les activités possibles pourraient être regroupées dans un Plan directeur pour le Rhin.
- Travaux de réparation à l'écluse d'Iffezheim : les travaux se déroulent selon un calendrier très ambitieux et devraient être achevés fin 2024.

M. TEN BROEKE

présente les trois projets de résolutions concernant des mesures de construction :

- Extension de l'établissement flottant pour les menues embarcations du « Altenheimer Wassersportclub (AWSC) » au p.k. 283,700, rive droite
- Réalisation d'ouvrages de rejets d'eaux de rabattement de nappe phréatique, à Vogelgrun et Geiswasser, sur le Rhin supérieur aux p.k. 218,400 et 224,500
- Abaissement du niveau d'eau dans les biefs du Rhin supérieur situés entre Strasbourg et Marckolsheim, p.k. 225 à 288.

Il indique que le comité a examiné ces mesures et a constaté qu'elles ne soulevaient pas d'objections du point de vue de la navigation. Il indique que, pendant l'abaissement, seule une profondeur de chenal de 2 m est garantie dans les biefs de Strasbourg et de Marckolsheim. Cela complique la navigation de passage, mais ces travaux sont absolument nécessaires pour l'entretien du bief.

M. TEN BROEKE

présente les deux projets de résolution récurrents concernant :

- l'évolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur en aval pour l'année 2023 et
- les mesures visant à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin.

Il indique que le comité a examiné ces projets de résolutions et a constaté que les hauteurs d'eau fixées contractuellement entre l'Allemagne et la France ont été respectées dans le secteur de l'écluse d'Iffezheim.

- 2.7.2 Extension de l'établissement flottant pour les menues embarcations du « Altenheimer Wassersportclub (AWSC) » au p.k. 283,700, rive droite
(Protocole 15 : Extension de l'établissement flottant pour les menues embarcations du « Altenheimer Wassersportclub (AWSC) » au p.k. 283,700, rive droite)

LE PRÉSIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

- 2.7.3 Réalisation d'ouvrages de rejets d'eaux de rabattement de nappe phréatique, à Vogelgrun et Geiswasser, sur le Rhin supérieur aux p.k. 218,400 et 224,500
(Protocole 16 : Réalisation d'ouvrages de rejets d'eaux de rabattement de nappe phréatique, à Vogelgrun et Geiswasser, sur le Rhin supérieur aux p.k. 218,400 et 224,500)

LE PRÉSIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

- 2.7.4 Abaissement du niveau d'eau dans les biefs du Rhin supérieur situés entre Strasbourg et Marckolsheim, p.k. 225 à 288
(Protocole 17 : Abaissement du niveau d'eau dans les biefs du Rhin supérieur situés entre Strasbourg et Marckolsheim, p.k. 225 à 288)

LE PRÉSIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

- 2.7.5 Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin
(Protocole 18 : Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin)

LE PRÉSIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

- 2.7.6 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 2023
(Protocole 19 : 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 2023)

LE PRÉSIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

- 2.8 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 20 : 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)

LE PRÉSIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

- 2.9 BUDGET ET ADMINISTRATION
Rapport du Président et du Secrétariat

LE PRÉSIDENT

présente les travaux du Comité du budget.

- 2.9.1 Approbation des comptes de l'exercice 2023 de la Commission Centrale
(Protocole 21 : approbation des comptes de l'exercice 2023 de la Commission Centrale)

LE PRÉSIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

- 2.9.2 Budget de la Commission Centrale pour 2025
(Protocole 22 : Budget de la Commission Centrale pour 2025 – pas de résolution)

LE PRÉSIDENT

propose d'examiner le budget lors de la session plénière d'automne 2024.

- 2.9.3 Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2023
(Protocole 23 : Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2023)

LE PRÉSIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

2.10 QUESTIONS DIVERSES

(Protocole 24 : questions diverses – pas de résolution)

3. PARTIE II : COMMUNICATIONS DIVERSES ET POINTS POUR INFORMATION

3.1 Rapport oral des organisations internationales et des États observateurs

(Protocole 25 : Rapport oral des organisations internationales et des États observateurs – pas de résolution)

LE PRÉSIDENT

donne la parole au représentant de la Commission européenne.

LE REPRÉSENTANT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE, M. LEZAIC

remercie les États membres de la CCNR pour leur soutien pour atteindre un compromis au Conseil sur la révision de la directive relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires (directive SIF) SIF. La Commission regrette toutefois le manque d'ambition des États membres concernant l'extension à tous les fleuves et rivières du réseau TEN-T.

En outre, la Commission déplore le manque d'ambition concernant en premier lieu l'harmonisation de la protection des utilisateurs des SIF partout en Europe et en deuxième lieu l'intégration de la navigation fluviale au sein de la chaîne logistique.

Il précise ensuite que l'appel d'offre concernant le prochain contrat de service est en préparation et sa publication est prévue pour fin juin/début juillet avec une date de soumission de l'offre fixée à début septembre. Le nouveau contrat doit commencer fin mars 2025.

Pour terminer, la Commission exprime ses sincères excuses pour la durée de la discussion en interne sur l'amendement du RVBR. Des travaux sont en cours pour parvenir à une solution qui permettra de réduire les délais et la charge administrative de la procédure de coordination au sein de l'Union.

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

- Rapport du Vice-Président du CESNI (M. Röthlingshöfer, délégation suisse)

(Protocole 26 : Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) – pas de résolution)

LE VICE-PRÉSIDENT DU COMITÉ EUROPÉEN POUR L'ÉLABORATION DE STANDARDS DANS LE DOMAINE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE (CESNI), M. RÖTHLINSHÖFER

présente le rapport de la dernière réunion du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) a eu lieu le 11 avril 2024.

Dans le domaine des prescriptions techniques des bateaux, le CESNI a adopté une notice explicative de l'ES-TRIN 2023/1 (Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure). Pour rappel, l'ES-TRIN 2023/1 est entré en vigueur le 1er janvier 2024. La notice a été publiée sur le site internet du CESNI au mois de mai 2024. Elle documente les amendements de l'édition 2023/1 par rapport à l'édition 2021/1, ainsi que les raisons qui ont motivées ces derniers. Ils concernent – entre autres – les bateaux à passagers, la collecte des eaux usées ou encore les combustibles à faible point d'éclair et les piles à combustibles. La notice explicative s'adresse principalement aux Commissions de visite en charge de l'inspection des bateaux, mais également aux chantiers, équipementiers et propriétaires de bateaux.

Lors de la réunion, le CESNI a également examiné le projet d'ES-TRIN 2025/1 et les questions en suspens. Le standard sera inscrit à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CESNI le 17 octobre 2024, en vue de son adoption. Les principaux amendements par rapport à l'édition 2023/1 concernent les prescriptions relatives au stockage et à l'utilisation du méthanol, aux systèmes de propulsions électriques ainsi qu'à l'utilisation de l'aluminium ou de fibre renforcée pour la construction de bateaux à passagers.

Dans le domaine des qualifications professionnelles le CESNI a adopté la nouvelle édition du Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure, l'ES-QIN 2024/1. Son entrée en vigueur est prévue le 1er janvier 2025. Le principal amendement vise à renforcer la formation pour le niveau de commandement. L'objectif est de mieux préparer les conducteurs à naviguer et à manœuvrer à proximité de navires de mer. Ainsi, les standards préciseront les compétences nécessaires pour les zones où naviguent à la fois des navires de mer et des bâtiments de navigation intérieure. Ces amendements des standards de compétence ne modifient pas le contenu de l'examen pratique. Afin de mieux appréhender les modifications apportées à l'ES-QIN depuis sa dernière édition en 2019, le CESNI a également validé la publication d'une notice explicative. Celle-ci fournit des explications au secteur et aux parties prenantes concernant le raisonnement et les conséquences des modifications.

En outre, le CESNI a approuvé des lignes directrices qui définissent les compétences nécessaires pour l'exploitation de bâtiments utilisant des technologies alternatives. Pour cette première étape, les lignes directrices couvrent l'alimentation électrique pour la propulsion et le méthanol. Elles s'adressent aux personnes spécialisées (à bord et/ou à terre) qui devront être familiarisées avec les risques de la nouvelle technologie utilisée. Pour les bâtiments équipés d'une alimentation électrique pour la propulsion, les experts du CESNI ont mis l'accent sur les batteries au lithium et ont identifié les risques suivants : l'emballement thermique, la fuite de gaz, les risques électriques et une connexion incorrecte. D'autres éléments, tels que l'externalisation des tâches d'entretien et les risques liés à la manipulation des batteries interchangeables, ont également contribué à l'élaboration des lignes directrices. Dans le cadre du méthanol, les risques sont liés à la toxicité, aux dommages environnementaux et au potentiel d'inflammabilité plus élevé que le diesel. Les lignes directrices s'adressent en premier lieu aux instituts de formation et aux écoles qui forment les étudiants aux nouvelles technologies. Elles peuvent également intéresser les propriétaires de bâtiments et les compagnies d'assurance susceptibles de fixer des exigences concernant les membres d'équipage. Dans un second temps, le cas échéant, les lignes directrices pourront être développées davantage pour en faire des standards CESNI.

Les lignes directrices ont été publiées sur le site internet du CESNI au mois de mai 2024, tandis que l'ES-QIN 2024/1 et la notice explicative le seront en janvier 2025.

Dans le domaine des technologies de l'information le CESNI a examiné le projet d'[ES-RIS 2025/1](#), le Standard européen pour les services d'information fluviale. Celui-ci devrait être adopté lors de la réunion d'octobre – tout comme l'ES-TRIN 2025/1. Cette 3^e édition de l'ES-RIS comporte notamment des modifications qui permettront d'afficher des informations de manière dynamique sur les appareils ECDIS intérieurs, relatives à des hauteurs d'eau ou à des bouées. Ces informations seront transmises en temps réel au travers des appareils AIS intérieurs. Cette édition comporte également un mécanisme pour fiabiliser les cartes de navigation intérieure et garantir leur bon fonctionnement sur tous les appareils ECDIS intérieur. Elle apporte des mesures de simplification et de modernisation pour les avis à la batellerie (réduction du nombre de types de messages et introduction d'un mécanisme de traduction automatique de certaines informations). En ce qui concerne les annonces électroniques, le message ERINOT est également modernisé avec un format de message unique, plus souple et plus moderne. Ce format permettra de transmettre davantage d'informations utiles pour la sécurité et la gestion de la voie d'eau, par exemple sur les énergies alternatives utilisées pour la propulsion.

3.3 Adoption du compte rendu de la session plénière du 6 décembre 2023
(Protocole 27 : Adoption du compte rendu de la session plénière du 6 décembre 2023)

LE PRÉSIDENT

indique la résolution concernant le compte rendu de la session plénière du 6 décembre 2023 est adoptée sans observations.

3.4 Présentations : adaptation de l'infrastructure rhénane au changement climatique

3.4.1 Initiatives allemandes
(Protocole 28 : Initiatives allemandes – pas de résolution)

LE COMMISSAIRE D'ALLEMAGNE, M. GREWE,

début son intervention par quelques informations générales.

La stratégie allemande d'adaptation au changement climatique constitue le cadre politique général pour les activités portant sur l'adaptation au climat en Allemagne. Elle est régulièrement affinée et adaptée aux dernières connaissances scientifiques. L'objectif est de réduire la vulnérabilité au changement climatique et à ses conséquences et d'améliorer la capacité d'adaptation.

Une loi relative à l'adaptation au climat a été adoptée en Allemagne fin 2023 pour fixer à tous les niveaux le cadre stratégique de l'adaptation au climat. Sur cette base est en cours d'élaboration une nouvelle stratégie d'adaptation préventive, qui fixera des objectifs concrets et mesurables. Une première ébauche de la partie consacrée à l'adaptation des voies d'eau aux périodes de basses eaux a déjà été distribuée il y a quelque temps, au sein du Comité de l'infrastructure et de l'environnement.

L'analyse des effets et des risques climatiques est également étroitement liée à la stratégie d'adaptation. Les études ont montré, en termes de risques climatiques, que la détérioration des conditions de navigation est plus importante durant les périodes de basses eaux que durant les périodes de crue. Cela s'explique par le fait que, de manière générale, les restrictions de navigation dues aux crues sont de plus courte durée et ont ainsi un impact économique moins important que les restrictions dues aux basses eaux.

En 2023 a également été adoptée la stratégie nationale relative à l'eau. Cette stratégie et le programme d'action qui l'accompagne jettent notamment les bases pour une gestion durable des ressources en eau. L'un des 10 thèmes stratégiques est le suivant : développer des infrastructures de l'eau adaptées au climat - protéger contre les événements extrêmes et garantir l'approvisionnement. L'adaptation des voies d'eau au changement climatique y est également abordée.

Dans la deuxième partie de son intervention, M. GREWE aborde concrètement l'adaptation de la voie d'eau rhénane au changement climatique : « Le plan d'action « Basses eaux du Rhin », initié par le ministère des transports en coopération avec les grandes entreprises industrielles du Rhin et le secteur de la navigation, constitue ici la base. À cet égard, il fait le point sur les huit points d'action.

Point d'action « Amélioration de la prévision des niveaux d'eau »

L'Institut fédéral d'hydrologie (BFG) publie depuis 2022 des prévisions des niveaux d'eau sur 14 jours pour certaines échelles du Rhin. La prévision fournit les valeurs journalières des niveaux d'eau et les probabilités d'occurrence correspondantes.

De même, une prévision à 6 semaines est désormais opérationnelle pour le Rhin. Cela permet à la navigation de planifier encore plus précisément le chargement des bateaux pour les itinéraires concernés. Cela conclut le traitement du premier point d'action.

Point d'action« Création d'un service de base « Climat et eau » »

Dans le contexte de la stratégie allemande pour l'adaptation au changement climatique, déjà abordée, a été créé un service de base « Climat et eau ». En s'appuyant sur des méthodes scientifiques, ce service fournit des bases de données de qualité sur le changement climatique et ses conséquences.

Il convient de noter à cet égard que ce service de base est opérationnel sur toutes les voies d'eau d'Allemagne, sous la désignation WSV-Climate-Proofing. Il s'agit de la planification des travaux de l'administration des voies d'eau et de la navigation pour la prise en compte du changement climatique dans les nouveaux projets de planification.

Cela conclut également le deuxième point d'action du plan d'action « Basses eaux du Rhin ».

Point d'action« Mise à disposition d'informations relatives à la profondeur de l'eau, à l'intention des conducteurs »

L'objectif est que l'administration des voies d'eau et de la navigation intègre à l'avenir les informations relatives aux profondeurs dans la carte électronique de navigation intérieure. Le processus de création de ce qui est appelé « la couche de profondeur » est actuellement testé sur trois tronçons pilotes du Rhin. Sur cette base est prévue une extension progressive à l'intégralité du Rhin en Allemagne, ce qui permettra aux conducteurs de mieux utiliser les profondeurs disponibles pour la navigation, notamment pendant les périodes de basses eaux.

Point d'action« Adaptation des concepts de transport »

L'industrie établie le long du Rhin s'est préparée aux périodes de basses eaux extrêmes. Ainsi, les contrats avec les armements prévoient le recours à un nombre nettement plus élevé de bateaux de navigation intérieure pouvant être exploités pendant les périodes de basses eaux, les capacités de stockage ont été augmentées et les capacités de manutention ont été optimisées.

De premiers bateaux adaptés aux périodes de basses eaux ont été conçus et mis en service par les chargeurs (par ex. BASF) et la profession de la navigation (par ex. HGK Shipping), et la construction de bateaux supplémentaires a été engagée. L'objectif est d'augmenter encore le nombre des bateaux adaptés aux périodes de basses eaux.

Point d'action« Accélération des projets d'aménagement sur le Rhin moyen et le Rhin inférieur »

Il convient de mentionner ici deux projets d'extension extrêmement importants et prioritaires sur le Rhin moyen et le Rhin inférieur. Ces deux projets contribuent à réduire les contraintes dues aux périodes de basses eaux. Afin d'accélérer le projet sur le Rhin moyen a été constituée une commission, laquelle a identifié de nombreux et précieux leviers permettant d'accélérer la mise en œuvre de mesures. Les leviers les plus prometteurs pour accélérer le processus ont déjà été activés. Une vaste opération de recrutement a notamment été lancée afin de renforcer l'équipe du projet et les processus du projet ont été optimisés afin que l'organisation du projet soit plus réactive et performante.

Point d'action« Loi portant mesures »

Une autre réflexion pour favoriser l'accélération a porté sur le principe selon lequel des projets tels que l'aménagement du Rhin moyen ne nécessiteraient plus obligatoirement une déclaration d'utilité publique, mais que de tels projets pourraient également être approuvés par voie législative. Cela a toutefois soulevé des questions de conformité au droit européen, ce qui a conduit à l'abandon de cette idée. Les autorisations pour les aménagements sur le Rhin moyen font par conséquent l'objet d'une procédure classique de déclaration d'utilité publique.

Point d'action« Étude des options pour les aménagements hydrauliques et la gestion des eaux »

Pour ce point a été délibérément retenue une approche hors des sentiers battus, ouverte à de nouvelles voies. Sur la base d'études abstraites réalisées en 2022, l'Institut fédéral des ouvrages hydrauliques et l'Institut fédéral d'hydrologie mènent actuellement des études approfondies sur les options en matière d'aménagement et de gestion des eaux. Les études sur les options de gestion des eaux se concentrent sur l'utilisation possible du volume de stockage des barrages, lacs (d'accumulation) et retenues fluviales existants dans le bassin du Rhin, afin de rehausser le niveau d'eau pendant les périodes de basses eaux du Rhin. L'idée est de créer une vague artificielle pendant les périodes de basses eaux extrêmes, ce qui permettrait d'améliorer les conditions de navigation pendant un certain temps. Actuellement, un groupe d'experts a été établi, composé de représentants de différentes organisations (la Commission centrale pour la navigation du Rhin, la Commission internationale pour l'hydrologie du bassin du Rhin, la Commission internationale pour la protection du Rhin et la Commission internationale pour la protection des eaux du lac de Constance). Ce groupe d'experts accompagnera les études jusqu'à leur terme, fin 2025.

L'objet des études sur les options d'aménagement hydraulique est le développement du concept de corridor de basses eaux. Par corridor de basses eaux, on entend un couloir dans lequel une profondeur plus importante serait disponible sur une largeur réduite par rapport au chenal navigable habituel. Ce corridor de basses eaux serait une sorte de « chenal de secours », permettant d'assurer un approvisionnement limité en marchandises pendant les périodes de basses eaux extrêmes, le cas échéant avec des restrictions de la navigation.

Dialogue social

Il s'agit ici d'intensifier les échanges techniques avec les acteurs le long du Rhin

- avec une approche transfrontalière, notamment la coopération au sein de la Commission centrale pour la navigation du Rhin
- ainsi que des échanges techniques sur les conséquences des périodes de basses eaux extrêmes pour les différents acteurs et sur les mesures qu'il conviendrait de prendre afin d'y remédier.

Enfin, il convient de noter que certaines des mesures présentées ont également un effet positif pendant les périodes de crue, par exemple la prévision des niveaux d'eau et l'optimisation des stocks par les entreprises industrielles. Ainsi, nous connaissons actuellement une période de crue dans le sud de l'Allemagne, qui a également des répercussions sur les voies d'eau. Les conséquences de la crue actuelle dans le sud de l'Allemagne sont toutefois bien maîtrisées en ce qui concerne les voies d'eau fédérales (Danube, Rhin supérieur, Neckar).

3.4.2 Priorités de la présidence néerlandaise

(Protocole 29 : Priorités de la présidence néerlandaise – pas de résolution)

UNE EXPERTE DE LA DÉLÉGATION NÉERLANDAISE, MME SCHILLEMANS,

fait une présentation sur l'engagement des Pays-Bas sur la question des voies navigables adaptées au changement climatique.

Mme Schillemans explique intervenir comme chargée de mission au ministère de l'Infrastructure et de la gestion de l'eau des Pays-Bas. Elle s'occupe notamment, au niveau national et à l'international, de la question des voies navigables adaptées au changement climatique.

Les Pays-Bas ont lancé, entre autres, le programme 'Klimaatbestendige Netwerken' (réseaux résilients au changement climatique). Ce programme couvre tous les réseaux gérés par l'État, à savoir le réseau des voies navigables principales (HVNW), le réseau principal de l'eau et le réseau ferroviaire. Dans le cadre de ce programme, une étroite collaboration a été mise en place avec des collègues de Rijkswaterstaat au sein de l'équipe 'Klimaatbestendige Netwerken – HVWN'.

Ce programme vise à rendre les réseaux résistants aux conditions météorologiques extrêmes résultant du changement climatique.

Le réseau des voies navigables principales (HVNW) est un de ces réseaux. Pour le HVNW, les décideurs politiques et Rijkswaterstaat travaillent en étroite collaboration :

- Les points vulnérables et les goulets d'étranglement potentiels pour la navigation sont identifiés à l'aide de tests de résistance.
- Les tests de résistance sont regroupés par thème (sécheresse, chaleur, crues) et constituent ainsi le point de départ des dialogues internes et externes sur les risques.
- La réalisation des tests de résistance est un processus cyclique avec des mises à jour tous les 4 ans.
- Les résultats des tests de résistance ont été intégrés dans un premier plan de mise en œuvre de 2022. Ce plan est le premier d'une série et donne un premier aperçu de la résilience climatique des réseaux aux Pays-Bas, dont le HVNW.
- Un nouveau plan de mise en œuvre suivra en 2026. Pour ce faire, de nouveaux tests de résistance et des dialogues sur les risques auront lieu en 2024 et en 2025.
- Ce cycle est conçu pour aboutir à d'éventuelles mesures d'adaptation au climat et, à terme, à des mesures politiques.
- L'objectif de la politique à mettre en place est d'assurer la navigabilité malgré le changement climatique.

Il est précisé qu'il s'agit d'une phase de recherche. Aucune décision n'a encore été prise quant à d'éventuelles mesures définitives.

Les derniers scénarios climatiques du GIEC laissent présager que des périodes plus fréquentes et plus longues de conditions météorologiques extrêmes, telles que des périodes de sécheresse ou, à l'inverse, de crues vont survenir.

La manière de gérer cette situation et de mettre en place un réseau à l'épreuve du climat est un processus évolutif, à la fois en termes de procédé et de contenu. Cela ne se fait pas du jour au lendemain.

Comme indiqué, les Pays-Bas ont effectué des tests de résistance pour examiner l'impact du changement climatique sur les voies navigables et la navigation intérieure.

Les menaces qui pèsent sur les voies navigables et la navigation intérieure peuvent être les suivantes :

- Débits faibles (*Low water discharge*)
- Érosion des lits (*River bed erosion*)
- Débits élevés / hauteur des passes navigables (*High water levels – bridge clearance*)
- Chaleur - ponts mobiles (*Heat – movable bridges*)
- Manque d'eau et salinisation (*Water shortage and salinization (main cause: salt water intrusion)*)
- Stabilité des ouvrages d'art (*Structural stability*)
- Événements météorologiques extrêmes (*Extreme weather events*)

Les mesures possibles contre le changement climatique sont également étudiées et des 'paquets de mesures' pour maintenir les voies de navigation et assurer l'accès aux ports également à l'avenir sont créés. Il convient également de tenir compte d'autres fonctions et d'autres objectifs des fleuves, tels que la protection contre les inondations, la gestion de l'eau, la nature...

La sécheresse et les débits faibles, combinés avec l'érosion des lits, constituent la plus grande menace pour la navigabilité.

L'érosion (et la sédimentation) des lits est un processus naturel, mais les effets sont aggravés par l'intervention de l'homme sur les cours d'eau.

L'érosion est irrégulière et peut réduire à la fois la profondeur et la largeur disponibles pour la navigation.

L'illustration à droite sur la 4^e diapositive montre l'apparition de goulets d'étranglement à partir d'un débit de 850 m³/s et l'aggravation de l'érosion des lits en l'absence de toute mesure préventive.

Les décisions en matière de répartition de l'eau jouent également un rôle pour la menace que constituent les 'débits faibles, combinés avec l'érosion des lits'.

La diapositive en donne un exemple : Le lit du Waal s'érode plus rapidement que le canal Pannerdens Kanaal qui lui est relié. Par conséquent, le Waal prélève plus d'eau. Cela entraîne des conséquences pour l'IJssel, une rivière plus étroite comportant de nombreuses courbes, ce qui rend l'IJssel sensible à une diminution future des débits. En outre, l'IJsselmeer doit être rempli d'eau afin d'assurer l'approvisionnement en eau douce aux Pays-Bas.

L'érosion des lits entraîne également des problèmes d'accès aux canaux. Exemple : l'écluse de Weurt et l'interconnexion au canal Maas-Waal.

L'érosion abaisse le fond du fleuve alors que la hauteur des seuils des écluses reste inchangée ou augmente. Il en résulte une diminution de la profondeur disponible pour la navigation intérieure.

Les zones entourant les couches solides (couche solide près de Nimègue) et le sous-sol des canalisations et des câbles s'érodent également. Cela crée des seuils qui réduisent la profondeur navigable.

Une conséquence secondaire est l'impossibilité de réaliser des travaux d'entretien par dragage en présence de câbles et de canalisations dans les endroits où la couverture du sol est insuffisante.

Les débits faibles et le manque d'eau posent un problème opérationnel aux écluses présentant une plus grande différence de hauteur. Cela ne favorise pas non plus le bon ordre de la navigation.

Pour les Pays-Bas, la salinisation est un problème majeur et une menace indirecte pour la navigabilité. En effet, la répartition de l'eau et le '*rerouting*' (détournement de l'eau) au profit de l'alimentation en eau douce peuvent exacerber les goulets d'étranglement pour la navigation. L'eau disponible est ainsi nécessaire pour lutter contre la salinisation et pour rincer certaines parties des voies navigables.

Dans le cas de la '*salt water intrusion*' (salinisation), la navigation est également une cause du problème et un éclusage limité est mis en place pour contrebalancer la salinisation. Cela n'est évidemment pas très pratique pour l'accessibilité et le transport par voie d'eau.

La résilience des voies navigables au changement climatique est déjà très complexe à réaliser au niveau national en raison des différentes fonctionnalités de l'eau, avec les intérêts et les réglementations qui y sont associés.

En l'occurrence, il s'agit de :

- L'approvisionnement en eau douce
- L'écologie et la qualité de l'eau / DCE (directive-cadre sur l'eau (UE))
- Les loisirs et les paysages protégés
- La gestion intégrée des rivières
- L'économie
- Les goulets d'étranglement en termes de navigabilité.

Pour rendre les choses encore plus complexes, en plus de nos défis nationaux, il faut faire face à la dimension internationale de la résilience des voies d'eau au changement climatique, au sein de la CCNR et de l'UE.

Les mots clés sont : partage des connaissances, dialogue et coopération internationale.

Les Pays-Bas s'efforcent d'apporter une contribution constructive dans la mesure du possible. Mais, la tâche est vaste et complexe.

Les Pays-Bas et la CCNR sont concernés, entre autres, par le règlement RTE-T révisé, qui fait de l'adaptation climatique des réseaux, dont les voies navigables, un fil conducteur.

Au sein de la CCNR, des travaux sont prévus en lien avec la résilience climatique du Rhin en tant que voie d'eau. La décision de créer un groupe de travail ad-hoc à cet effet est une bonne chose, car la tâche est à la fois vaste et complexe.

Le règlement RTE-T révisé est une préoccupation majeure pour tous les États ainsi que pour la CCNR, car l'article 23, paragraphe 3, donne le mandat à la Commission européenne de fixer des niveaux d'eau de référence (également pour le Rhin (et ses bras)) au moyen d'un acte d'exécution.

Lors de la discussion sur la révision du RTE-T, les Pays-Bas ont également insisté sur le fait que le contenu de l'acte d'exécution devrait correspondre aux exigences introduites par la CCNR, à savoir l'étiage équivalent (EE) pour le Rhin.

Outre l'attention portée aux aspects procéduraux liés à la détermination des niveaux d'eau de référence (coordination avec la CCNR), la détermination des niveaux d'eau de référence en fonction de l'adaptation au climat est également importante s'agissant du fond.

Il s'agit de faciliter une profondeur pour la navigation réaliste et réalisable à l'avenir, une condition préalable importante pour le transport par voie d'eau et la navigation intérieure en tant que mode de transport fiable, afin de garantir l'utilisation des voies navigables en dépit du changement climatique.

Un échange de vues pour connaître l'approche de la CCNR de cette problématique est souhaité.

Il est donc utile d'effectuer un travail commun au sein de la CCNR sur les tâches complexes que constituent l'adaptation climatique du Rhin en tant que voie d'eau et l'évolution ultérieure du règlement RTE-T révisé.

En commençant par la volonté de partager les connaissances et d'échanger les expériences. C'est donc un honneur de pouvoir y contribuer.

3.5 Communiqué à la presse (Protocole 30 : Communiqué à la presse)

Le PRÉSIDENT

rappelle que le projet de communiqué de presse est, comme de coutume, communiqué pour validation après la session plénière aux points de contact désignés par les délégations. Il sera considéré adopté dès lors qu'il est publié sur le site internet de la CCNR.

La SECRÉTAIRE-GÉNÉRALE

propose de simplifier la procédure d'adoption, pour des raisons d'efficacité. La proposition de la DÉLÉGATION BELGE consistant à considérer que les délégations sont d'accord si elles ne répondent pas dans les 48 h, est validée.

3.6 Date de la prochaine session plénière (Protocole 31 : Date de la prochaine session plénière) le 5 décembre 2024 à Strasbourg

Le PRÉSIDENT

indique que la prochaine session plénière se tiendra le 5 décembre 2024 à Strasbourg.

PROTOCOLE 30
Le marché du travail dans la navigation intérieure européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 31
Communiqué à la presse

Résolution

Le projet de communiqué de presse est, comme de coutume, communiqué pour validation après la session plénière aux points de contact désignés par les délégations. Il sera considéré adopté dès lors que ces délégations ne répondent pas dans un délai de 48 heures.

PROTOCOLE 32
Date de la prochaine session plénière

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 5 juin 2025 à Strasbourg.
