

SESSION PLÉNIÈRE D'AUTOMNE 2019 DE LA CCNR

Ref: CC/CP (19)7



Strasbourg, le 4 décembre 2019 - La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière d'automne le 4 décembre 2019. Sous la présidence de M. Achim Wehrmann, chef de la délégation allemande, la CCNR a fait le point sur les deux dernières années et procédé à un échange de vues sur différents projets novateurs. Des représentants de la Commission européenne, de la Commission du Danube, de la Commission de la Moselle, ainsi que du Luxembourg et de la République tchèque, ont assisté à cette session plénière en leur qualité d'observateur.

CHANGEMENT ET CONTINUITÉ : PÉRIODE DE TRANSITION POUR LA PRÉSIDENTIE DE LA CCNR

Le changement de présidence tournante à la fin de cette année a donné à la CCNR l'occasion de faire le point sur l'ampleur de son engagement au cours des années 2018 et 2019. Le congrès de la CCNR sur le thème « 150^{ème} anniversaire de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation intérieure dynamique », tenu le 17 octobre 2018, a souligné avec force l'importance de la CCNR en tant que centre de compétence pour la navigation intérieure en Europe. La [Déclaration de Mannheim](#) des Ministres des transports des États membres de la CCNR, avec ses objectifs ambitieux et les missions clairement définies qu'elle confie à la CCNR, fixe des orientations déterminantes aux fins d'un développement de la navigation rhénane et intérieure qui soit tourné vers l'avenir. Avec cette déclaration de principe, la CCNR s'inscrit parfaitement dans la logique de la mise en œuvre réussie de sa [Vision 2018](#).

C'est ainsi qu'au cours des deux dernières années, la CCNR a été en mesure de réaliser un travail de fond décisif aux fins de la numérisation et de l'automatisation de la navigation intérieure. Elle continue ainsi de faire évoluer sa réglementation en matière de nouvelles technologies d'une manière axée sur la pratique et ouverte à l'innovation. En ce qui concerne l'infrastructure, la CCNR a abordé, dans le cadre d'ateliers très remarquables sur les thèmes des basses eaux et des aires de stationnement, des questions urgentes concernant la voie d'eau rhénane.

Les initiatives de l'UE concernant le « Good Navigation Status » (GNS) et le corridor RTE-T Rhin-Alpes ont été accompagnées de contributions constructives de la part de la CCNR.

La coopération entre la CCNR et l'Union européenne a encore pu progresser sous la présidence allemande de la CCNR. C'est ainsi que l'organe européen commun de standardisation [CESNI](#) (Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure) a été durablement renforcé par l'élargissement de son champ d'activité de manière à pouvoir inclure des questions relatives aux services d'information fluviale (SIF). La CCNR a cependant souligné que l'intensification de la coopération avec l'Union européenne devait rester à l'ordre du jour.

Cela étant, le processus de discussion et de décision au sein de la CCNR devait être soumis en permanence à un examen critique. La réorganisation de la session plénière avec la Conférence consultative, ainsi que la participation plus intense des organisations non gouvernementales agréées constituent déjà des étapes importantes à cet égard.

La présidence belge désignée de la CCNR a présenté ses objectifs et ses priorités pour les deux prochaines années. Le verdissement, l'automatisation et la numérisation de la navigation intérieure, ainsi que l'intensification de la coopération avec l'Union européenne, resteront, selon la délégation belge, conduite par M. Michel-Etienne Tilemans, des [thèmes clés des travaux de la CCNR en 2020 et 2021](#).

ÉTUDE SUR LE FINANCEMENT DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Comment et avec quels instruments financiers l'industrie européenne de la navigation intérieure peut-elle gérer la transition énergétique vers une navigation à zéro émission ? Les réponses à cette question importante seront fournies par l'étude intitulée « Financement de la transition énergétique pour un secteur européen de la navigation intérieure à zéro émission », mandatée par la CCNR, ainsi qu'il

en a été décidé au printemps 2019. Cette étude — de même que les analyses complémentaires portées par des institutions néerlandaises et suisses sur le principe du pollueur-payeur en navigation intérieure et des questions technologiques — devrait contribuer à la mise en œuvre de la Déclaration de Mannheim par la CCNR. Les résultats de l'étude principale devraient être disponibles en octobre 2020.

RÉVISION DU RÈGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

Ce n'est rien de moins qu'une « nouvelle ère » de compétences en navigation intérieure : les organes spécialisés de la CCNR ont travaillé ensemble pendant plusieurs années à l'élaboration de propositions détaillées aux fins de la révision complète du [Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin](#) (RPN). Les propositions visent à moderniser cette réglementation rhénane dans le cadre européen, et notamment pour intégrer [l'approche reposant sur les qualifications professionnelles du système de certification](#). La CCNR souhaite prendre une décision lors de sa session plénière de printemps 2020, à l'issue des concertations avec la Commission européenne et d'autres partenaires.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org



La modification du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) vise à :

- Garantir le maintien du haut niveau de sécurité de la navigation sur le Rhin ;
- Mettre en place un cadre réglementaire européen harmonisé et garantir l'unicité du régime juridique rhénan, en préparant notamment l'intégration des normes CESNI ;
- Continuer à assurer une administration intégrée par les autorités rhénanes, par exemple dans le domaine des contrôles et des mesures éventuelles ;
- Permettre aux bateliers de continuer à bénéficier de procédures efficaces en navigation rhénane (par exemple, délivrance, modification ou renouvellement des certificats de qualification et des livrets de service, ainsi que des certificats médicaux) ;
- Fournir une base pour la mise en œuvre nationale de la directive (UE) 2017/2397, ainsi que des recommandations et réglementations internationales, par exemple celles des commissions fluviales et de la CEE-ONU.

COOPÉRATION ENTRE LA CCNR ET L'UNION EUROPÉENNE

Après une brève rétrospective consacrée aux derniers et nombreux résultats des [travaux du CESNI](#) et de l'Observation du marché, la CCNR et la représentante de la Commission européenne se sont déclarées généralement satisfaites quant à la coopération entre les deux institutions. Ainsi, outre son soutien indéfectible aux activités du CESNI, la CCNR a participé de manière intensive aux discussions sur le programme d'action de l'UE 2021-2027 qu'il est prévu d'appliquer à la navigation intérieure. Elle a ainsi également contribué au développement futur de la navigation intérieure comme mode de transport au niveau européen, conformément aux exigences du Conseil de l'UE. Dans le cadre de discussions régulières, la CCNR et la Commission européenne procèdent à des échanges d'informations constants et dynamiques sur les travaux en cours, les questions stratégiques relatives à la politique européenne de la navigation intérieure et les questions bilatérales telles que les perspectives de leur coopération après 2021.

La participation du coordonnateur européen pour le corridor RTE-T Rhin-Alpes, M. Pawel Wojciechowski, à cette session plénière a constitué un pas supplémentaire vers le renforcement du rôle de la navigation intérieure dans ce corridor.

COOPÉRATION DE LA CCNR AVEC DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

La CCNR se déclare une fois encore satisfaite de sa collaboration constructive et continue avec les autres Commissions fluviales, la CEE-ONU, la CIPR, la CHR, les États Observateurs, les ONG agréées et l'ensemble des acteurs majeurs de la navigation intérieure, en Europe et à l'international. La participation active des organisations agréées à la Conférence consultative, dont la dernière en date s'est tenue le 8 octobre de cette année, constitue une preuve significative de cette coopération.

FUTURES RÉUNIONS ET ÉVÈNEMENTS

La prochaine session plénière de la CCNR aura lieu le 4 juin 2020 au Palais du Rhin à Strasbourg. La réunion de juin coïncidera avec la tenue de la première session plénière commune avec la Conférence consultative destinée aux organisations non gouvernementales agréées.

La CCNR célébrera également en 2020 le 100ème anniversaire de son installation à Strasbourg, 1920 ayant vu la première session plénière de l'Organisation au Palais du Rhin. Plusieurs temps forts sont prévus, avec des actions de communication développées par la CCNR et plusieurs partenaires locaux. Des informations complémentaires seront communiquées dans les mois à venir.

À PROPOS DE LA CCNR

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) est une organisation internationale exerçant un rôle réglementaire essentiel pour l'organisation de la navigation sur le Rhin. Elle intervient dans les domaines technique, juridique, économique, social et environnemental. Dans l'ensemble de ses domaines d'action, l'efficacité du transport rhénan, la sécurité, les considérations sociales ainsi que le respect de l'environnement dirigent ses travaux. Au-delà du Rhin, de nombreuses activités de la CCNR concernent aujourd'hui les voies navigables européennes au sens large. Elle travaille étroitement avec la Commission européenne, ainsi qu'avec les autres commissions fluviales et institutions internationales.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

ANNEXES

(destinées à la presse spécialisée)



EXTENSION DE L'OBLIGATION D'ANNONCE PAR VOIE ÉLECTRONIQUE SUR LE RHIN

Lors de sa session plénière à l'automne 2019, la CCNR a décidé d'étendre, à partir du 1er décembre 2021, l'obligation d'annonce à tous les bâtiments et transports spéciaux. Cette mesure devrait permettre d'améliorer encore davantage la sécurité de la navigation rhénane tout en réduisant la charge administrative.

En adoptant cette décision, la CCNR poursuit deux objectifs :

- Informer la profession de la navigation suffisamment tôt de la date de cette extension de l'obligation d'annonce électronique aux bâtiments et transports spéciaux visés à l'article 12.01, chiffre 1, lettres a) et d) à h) du RPNR, à savoir à compter du 1er décembre 2021. Ainsi, la profession de la navigation pourra se préparer au mieux.
- Donner mandat au Comité du règlement de police d'entreprendre les adaptations réglementaires nécessaires dans la perspective d'une extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à compter du 1er décembre 2021, et accompagner la profession dans le cadre des activités préparatoires.

SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE

En partenariat avec la Commission européenne, la CCNR a publié son [rapport annuel de l'Observation du marché](#) en septembre 2019 (voir le [communiqué de presse](#) précédent diffusé à la suite de la session plénière de printemps 2019) et son [rapport semestriel de l'Aperçu du marché](#) en novembre 2019.

L'Aperçu du marché publié en novembre 2019 fournit de nombreuses informations sur la situation de la navigation intérieure européenne aux 1er et 2ème trimestres 2019 et contient des informations

quantitatives détaillées sur le transport par voies de navigation intérieures dans les bassins du Rhin et du Danube et dans les principaux pays européens de navigation intérieure, ainsi que des données sur le degré de chargement des bateaux, les taux de fret, le chiffre d'affaires et le transport de conteneurs. Le rapport contient également des informations spécifiques sur la navigation intérieure en Allemagne.

Le premier semestre 2019 a vu une utilisation soutenue du transport par voies de navigation intérieures dans tous les pays de l'UE, par rapport au deuxième semestre 2018 marqué par une période prolongée de basses eaux, qui a sérieusement atteint l'activité de transport en Europe. En effet, avec une valeur de 37,5 milliards de tonnes-kilomètres au 1er trimestre 2019, la prestation de transport était de 30% supérieure à celle du 4ème trimestre 2018. La prestation de transport dans l'UE au 1er trimestre 2019 était également supérieure de 5,5% par rapport au même trimestre de l'année précédente (1er trimestre 2018).

Sur les cinq pays de l'UE dont l'activité de transport sur les voies navigables intérieures est la plus élevée (Belgique, France, Allemagne, Pays-Bas, Roumanie), la Roumanie a enregistré le plus fort taux de croissance annuel de la prestation de transport au 1er trimestre 2019 par rapport à l'année précédente (+ 43% par rapport au 1er trimestre 2018).

Un chapitre consacré à l'Allemagne montre que la part de ce pays représentait 36% de la prestation de transport par voies navigables de l'UE au 1er trimestre 2019, par rapport à 35% en 2018. Cette part correspondrait à 39% si seul le trafic de conteneurs était pris en compte. Bien que la prestation de transport en Allemagne ait augmenté de 62% entre le 4ème trimestre 2018 et le 1er trimestre 2019, son niveau au 1er trimestre 2019 était de 1,5% inférieur à celui affiché au même trimestre un an plus tôt.

Quant au Rhin traditionnel, il n'a pas encore pu atteindre le niveau qui était le sien à la même époque en 2018. Bien que les volumes de marchandises transportées en navigation intérieure sur le Rhin

aient atteint le même niveau qu'au 1er trimestre 2018, avec 46,3 millions de tonnes enregistrées au 1er trimestre 2019, ils ont de nouveau baissé au 2ème trimestre 2019.

Avec la normalisation des niveaux d'eau au premier semestre 2019, les bateaux de navigation intérieure ont de nouveau atteint des degrés de chargement plus élevés, ce qui a eu un effet sur les prix du transport : ceux-ci ont chuté, en particulier sur le marché au comptant des livraisons provenant de la région ARA (Amsterdam - Rotterdam - Anvers) et destinées à l'arrière-pays rhénan (Allemagne, France, Suisse).

Bien que les données relatives au transport de marchandises ne soient pas encore disponibles pour le second semestre 2019, il se dégage déjà une tendance indiquant que le résultat annuel du trafic rhénan pour l'ensemble de l'année 2019 sera supérieur à celui de 2018. Il est cependant peu probable que le niveau de 2017 soit atteint, en raison notamment de la détérioration de l'hydraulité au 3ème trimestre 2019, ainsi que de problèmes structurels persistants touchant le transport de marchandises sèches en vrac. Outre ces facteurs, une légère tendance à la baisse du transport de conteneurs et le ralentissement de la situation économique mondiale sont également prises en compte dans ces prévisions.

La résolution de la CCNR adoptée en séance plénière reprend les principales conclusions du nouveau rapport de l'Aperçu du marché. Les rapports annuels et semestriels de la CCNR peuvent être téléchargés au format PDF en français, allemand, néerlandais ou anglais à l'adresse <https://www.ccr-zkr.org/13020800-fr.html> ou consultés directement en ligne à l'adresse <https://www.inland-navigation-market.org>.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

ANNEXES

(destinées à la presse spécialisée)

LA CCNR CONFIRME LA PROPOSITION D'OBJECTIFS AJUSTÉS POUR UNE BONNE NAVIGABILITÉ DES COURS D'EAU ET DES CANAUX

Lors de sa session plénière d'automne du 4 décembre 2019, la CCNR a confirmé, pour le Rhin, les propositions du « groupe de correspondance européen créé pour contribuer à la mise en œuvre du Good Navigation Status et au développement d'objectifs appropriés pour les fleuves et les canaux ». Les propositions de bonne navigabilité élaborées par le groupe de correspondance, connu dans les milieux spécialisés sous le nom de Good Navigation Status ou GNS, coïncident avec la conviction de la CCNR qu'une voie navigable internationale telle que le Rhin ne peut être développée plus avant que conjointement. Les propositions sont conformes à l'esprit du principe énoncé dans l'Acte de Mannheim pour l'entretien et l'amélioration de la voie d'eau du Rhin, ainsi qu'à la [Stratégie de la CCNR](#) et aux objectifs de la Déclaration de Mannheim.

Les délégations de la CCNR ont souligné qu'il n'était pas judicieux de prescrire la disponibilité de l'infrastructure comme un élément majeur d'une bonne accessibilité de manière centralisée et uniforme pour l'Europe, mais plutôt qu'elle devrait être déterminée de manière spécifique et flexible pour chaque corridor dans le cadre des mécanismes de coopération internationale correspondants, tels que les commissions fluviales. Dans un tel corridor, il devrait en outre être possible de fixer différents objectifs concernant la disponibilité de l'infrastructure. La CCNR salue aussi l'interdiction de détérioration qui est proposée, laquelle, s'inspirant de dispositions similaires de la directive-cadre relative à l'eau, vise à garantir que l'évolution des voies d'eau ne se traduira pas par une détérioration par rapport à l'état actuel.

Dès 2013 ont été adoptées les lignes directrices de l'Union européenne pour la création d'un réseau trans-européen de transport (Règlement (UE) N° 1315/2013). Ce cadre réglementaire, également appelé « Règlement RTE-T », fixe, entre autres, des objectifs à atteindre d'ici 2030 pour les fleuves et les canaux. En fait partie l'objectif relatif à la mise en œuvre d'un GNS, à réaliser et à maintenir. Le règlement ne contient toutefois pas de définition ni d'autres indications concernant le Good Navigation Status. Aussi, en 2015, la Commission européenne a-t-elle demandé la réalisation de l'étude intitulée « Study on support measures for the implementation of the TEN-T Core network related to sea ports, inland ports and inland waterway transport ». Cette étude, qui a été publiée en janvier 2018, contenait des contributions concernant le Good Navigation Status. Toutefois, lors des deux réunions paneuropéennes d'experts tenues à Rotterdam et à Bruxelles pour développer l'étude, il était déjà évident que les représentants des États membres de l'UE avaient des points de vue différents sur les objectifs proposés dans l'étude pour les rivières et canaux.



Afin de parvenir à une compréhension réaliste et consensuelle, la CCNR a créé en 2017 le groupe de correspondance, au sein duquel des experts de neuf États membres de l'UE et des représentants du Secrétariat de la CCNR, de la Commission du Danube et de la Commission de la Save élaborent des propositions d'objectifs de bonne navigabilité (Good Navigation Status) pour les voies d'eau à courant libre et régulées. Les résultats présentés par le groupe de correspondance au printemps 2019 constituent une base importante pour les travaux futurs du groupe d'experts NAIADES et du sous-groupe NAIADES GNS. Ils sont au cœur des recommandations du sous-groupe NAIADES GNS sur la poursuite de la mise en œuvre du Good Navigation Status et ont déjà été confirmés par le groupe d'experts NAIADES lors de sa réunion d'octobre 2019.

Avec cette initiative extrêmement réussie, la CCNR démontre que, par sa compétence et ses bons contacts avec d'autres organisations internationales, elle peut également soutenir efficacement le développement des politiques de navigation intérieure au niveau européen dans le domaine des infrastructures de navigation intérieure.

RÉVISION DU RÈGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

Avec son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle et le Groupe de travail, la CCNR a entrepris, depuis 2017, de nombreuses tâches aux fins de la révision complète du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN). Ce n'est rien de moins qu'une « nouvelle ère » de compétences en navigation intérieure.

En étroite coopération avec l'ensemble des délégations, des travaux préparatoires ont été menés pour moderniser cette réglementation rhénane dans le cadre européen, et notamment pour intégrer l'approche reposant sur les qualifications professionnelles du système de certification.

La session plénière de la CCNR a pris acte de cet avant-projet, qui doit être transmis à la Commission européenne et aux partenaires de la CCNR aux fins d'un échange de vues. L'adoption d'une résolution est prévue pour la réunion du printemps 2020.

Cette refonte générale vise à :

- Garantir le maintien du haut niveau de sécurité de la navigation sur le Rhin ;
- Mettre en place un cadre réglementaire européen harmonisé et garantir l'unicité du régime juridique rhénan, en préparant notamment l'intégration des normes CESNI ;
- Continuer à assurer une administration intégrée par les autorités rhénanes, par exemple dans le domaine des contrôles et des mesures éventuelles ;
- Permettre aux bateliers de continuer à bénéficier de procédures efficaces en navigation rhénane (par exemple, délivrance, modification ou renouvellement des certificats de qualification et des livrets de service, ainsi que des certificats médicaux) ;
- Fournir une base pour la mise en œuvre nationale de la directive (UE) 2017/2397, ainsi que des recommandations et réglementations internationales, par exemple celles des commissions fluviales et de la CEE-ONU.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

ANNEXES

(destinées à la presse spécialisée)



Dès 2006, dans la [déclaration ministérielle de Bâle](#), la CCNR s'était prononcée pour une réglementation européenne harmonisée, mise en œuvre en coopération avec la Commission européenne, afin de lutter contre la pénurie de main-d'œuvre existante et d'augmenter l'attractivité des profils professionnels dans la navigation intérieure. En particulier, [la reconnaissance, sur le Rhin, des certificats de conduite et certificats de conduite au radar, des livrets de service et des livres de bord, ainsi que certaines formations professionnelles](#) assurées dans sept pays tiers, a constitué une étape importante à travers laquelle la CCNR a joué un rôle précurseur en vue de l'harmonisation européenne. Dans la Déclaration de Mannheim de 2018, les ministres de la CCNR ont réaffirmé les objectifs de la coopération internationale et du renforcement de l'attractivité des professions de la navigation intérieure.

En conséquence logique de cette « politique d'intégration », les titulaires de qualifications et certificats déjà reconnus sur le Rhin se voient offrir la possibilité de les convertir en qualifications rhénanes, ce qui réduit la charge administrative globale et permet une grande facilité d'utilisation.

Avec la nouvelle réglementation, un pas est franchi vers une « administration numérique » dont la pièce maîtresse sera l'ECDB (base de données européenne des équipages) ou, en langage courant, le « registre électronique des qualifications professionnelles ». Il est de la plus haute importance, pour la CCNR, que les qualifications rhénanes soient également prises en compte dans ce registre et que toutes les délégations de la CCNR puissent agir sur un pied d'égalité.

Au cours de la révision ont été prises en compte un certain nombre d'autres suggestions visant à modifier ou à compléter la réglementation existante sans faire référence à la directive européenne.

Celles-ci comprennent :

- L'obligation de posséder une patente pour les bateaux de plaisance (à partir d'une longueur de 20 m au lieu de 15 m et d'une puissance de 15 ch au lieu de 5 ch) et
- La possibilité, moyennant une autorisation de la CCNR au cas par cas, de permettre aux bâtiments dotés d'innovations particulières à voyager avec un équipage dont le nombre ou la composition ne correspondent pas aux exigences des tableaux des équipages du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin. Il s'agit d'une étape importante en vue de l'automatisation et de la numérisation de la flotte.

La discussion sur les connaissances de secteur et, surtout, les méthodes avec lesquelles elles peuvent être vérifiées n'est pas encore close. Les secteurs et les méthodes d'examen concernés seront disponibles en temps utile, avant l'entrée en vigueur du nouveau Règlement le 18 janvier 2022.

À PROPOS DE LA CCNR

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) est une organisation internationale exerçant un rôle réglementaire essentiel pour l'organisation de la navigation sur le Rhin. Elle intervient dans les domaines technique, juridique, économique, social et environnemental. Dans l'ensemble de ses domaines d'action, l'efficacité du transport rhénan, la sécurité, les considérations sociales ainsi que le respect de l'environnement dirigent ses travaux. Au-delà du Rhin, de nombreuses activités de la CCNR concernent aujourd'hui les voies navigables européennes au sens large. Elle travaille étroitement avec la Commission européenne, ainsi qu'avec les autres commissions fluviales et institutions internationales.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org