

SESSION PLÉNIÈRE D'AUTOMNE 2024

Ref: CC/CP (24)12

Le 5 décembre 2024, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière d'automne à Strasbourg. M. Michiel van Kruiningen, chef de la délégation néerlandaise, a assuré la présidence de la réunion. La session plénière a permis d'adopter un certain nombre de résolutions en ce qui concerne les tronçons à risques, la situation économique de la navigation intérieure en Europe, les règles de police, les prescriptions techniques des bateaux et les questions relatives à la voie d'eau rhénane.

RÉDUCTION DES TRONÇONS À RISQUES SUR LE RHIN

Lors de sa session plénière, la CCNR a adopté une réduction significative des tronçons à risques sur le Rhin. Ainsi, à l'avenir, l'autorisation spécifique sera uniquement nécessaire :

- Sur le Rhin supérieur, pour le tronçon allant du p.k. 335,66 (pont routier de Wintersdorf) jusqu'au p.k. 425,00 (Mannheim) ;
- Sur le Rhin moyen, pour le tronçon allant du p.k. 498,45 (Mayence, pont routier de Mayence/Mainz-Kastel) jusqu'au p.k. 592,00 (Coblence, embouchure de la Moselle).

En outre, les autorités nationales pourront reconnaître les patentes nationales sur l'intégralité du Rhin : elles pourront être utilisées en lieu et en place de la patente de sport ou de la patente de l'administration. Cet amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation du Rhin ([RPN](#)) entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2025.

Des informations complémentaires sont disponibles dans le [communiqué de presse dédié](#).

SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE

Au premier semestre 2024, l'économie mondiale a montré des signes de reprise. L'inflation a diminué et devrait, d'ici 2025, atteindre 2 % dans les économies avancées. Cela étant, le commerce rencontre davantage de difficultés, sa reprise étant entravée par de nombreuses barrières commerciales et des crises et guerres géopolitiques. Ainsi, une légère baisse du transport de marchandises a été observée pour le Rhin dans son ensemble (-1,5%*) et dans presque tous les États rhénans au cours du premier semestre 2024. La France a fait exception, avec une légère augmentation du transport de marchandises. Le transport de vrac sec a connu une évolution négative (-7,8%*), notamment dans deux segments de marché : les sables, terres et matériaux de construction et les combustibles solides.

* Comparison between the first half of 2023 and the first half of 2024.



Le transport de vrac liquide (produits pétroliers et chimiques) a connu une évolution positive (+5,4%*). Le transport de conteneurs a diminué de -1,1%* sur le Rhin. La croissance économique devrait s'accélérer légèrement au second semestre 2024 et en 2025, ce qui devrait entraîner une reprise du transport de marchandises.

En ce qui concerne les prix du carburant en navigation intérieure, ils ont légèrement baissé au cours du premier semestre 2024. Ils se situaient en moyenne autour de 77,6 euros pour 100 litres de gazole. Ces prix devraient encore baisser un peu au cours du deuxième semestre et stagner en 2025. Par ailleurs, pour le premier semestre 2024, les taux de fret sur le Rhin étaient légèrement supérieurs à la moyenne des années précédentes.

Enfin, le transport de passagers – et notamment la croisière fluviale sur le Rhin – a connu une nette reprise en 2022, 2023 et 2024.

Pour rappel, les rapports annuels, biannuels et thématiques de la CCNR sur la situation économique peuvent être consultés en ligne sous : <https://inland-navigation-market.org/>.

RÈGLES DE CIRCULATION ET SERVICES D'INFORMATION FLUVIALE

Des amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin ([RPNR](#)) ont également été adoptés.

Ainsi, certains certificats et autres documents de bord liés au transport de marchandises dangereuses seront désormais autorisés sous forme électronique, à bord des bateaux de navigation intérieure. Cet amendement permet d'assurer la cohérence entre deux cadres juridiques : le RPNR et le Règlement ADN (édition 2025).

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

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

Cette démarche de dématérialisation a été initiée dès 2021 par la CCNR : l'objectif est la conversion progressive des certificats et autres documents de bord vers des formats électroniques. La présentation des documents sous forme électronique facilite la mise à disposition des informations, notamment dans le cas de contrôles. La dématérialisation permet également d'alléger la charge administrative pour la profession. L'amendement entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2025.

D'autres amendements concernent des dispositions particulières à certains secteurs :

- 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 devra être tenue une vitesse minimale de 6 km/h. L'objectif est d'augmenter le niveau de sécurité, car les courants peuvent être importants dans ce secteur.
- En raison des évolutions de la construction navale, les risques relatifs à l'entrée du port de Bâle sont réduits. Ainsi, la manœuvre spécifique concernant l'entrée dans le port de Bâle est considérée comme obsolète : elle sera supprimée du RPNR.
- Dans le secteur compris entre Bâle et les écluses de Kembs, la marque de crue se situe à 8,20 m. La navigation peut toutefois être autorisée jusqu'à une hauteur d'eau de 8,50 m à l'échelle de Bâle-Rheinhalle. Mise en place à la suite des importantes inondations de 1999, cette disposition n'a cependant jamais été appliquée : elle sera supprimée du RPNR.

Enfin, à partir du 1^{er} janvier 2026, le RPNR renverra à la nouvelle édition de l'ES-RIS (Standard européen pour les services d'information fluviale). L'ES-RIS 2025/1 comporte des [modifications](#) concernant les appareils ECDIS intérieurs et AIS intérieurs, les avis à la batellerie et les annonces par voie électronique. Il permettra en outre de déclarer dans les annonces par voie électronique la présence à bord d'installations exploitant des sources d'énergie alternative, comme l'hydrogène, le méthanol ou des accumulateurs pour la propulsion. Ces [annonces](#) deviendront obligatoires le 1^{er} décembre 2026.

PRESRIPTIONS TECHNIQUES DES BATEAUX ET VERDISSEMENT DE LA FLOTTE

Lors de la session plénière, la CCNR a décidé de modifier conjointement ses règlements ([RVBR, RPNR et RPN](#)) pour renvoyer à l'ES-TRIN 2025/1 (Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure). La CCNR et l'UE mettront en vigueur l'ES-TRIN 2025/1 de manière coordonnée au 1^{er} janvier 2026. Cette nouvelle édition participe à faciliter le verdissement de la flotte car elle inclut notamment des prescriptions pour l'usage du méthanol comme combustible, pour les propulsions électriques et pour les accumulateurs lithium-ion. Ainsi, comme prévu dans sa [feuille de route pour la réduction des émissions](#), la CCNR s'attache à adapter le cadre réglementaire pour accompagner la transition énergétique de la navigation rhénane. Par ailleurs, la nouvelle édition de l'ES-TRIN prévoit notamment des simplifications administratives en ce qui concerne les moteurs et les stations d'épuration de bord et contient d'autres [amendements](#).

QUESTIONS RELATIVES À LA VOIE D'EAU RHÉNANE

La CCNR a approuvé différents projets de chantiers sur le Rhin, lors de sa session plénière :

- la réalisation d'une plate-forme d'observation par la commune de Drusenheim,
- l'installation de deux ducs d'Albe complémentaires au poste de chargement de l'industriel Tereos à Marckolsheim,
- l'installation de deux ducs d'Albe pour l'amarrage de bateaux à grand gabarit en amont de l'écluse de Marckolsheim.

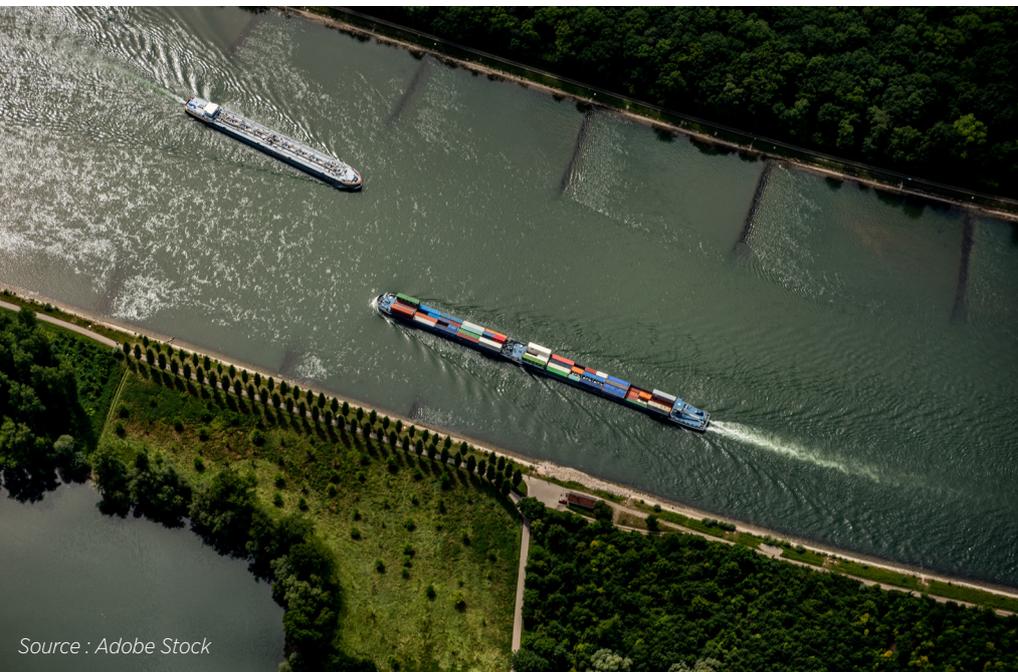
L'ensemble de ces travaux sur la voie d'eau ne constituent pas des entraves à la navigation sur le Rhin. Au contraire, ces mesures adoptées par la CCNR contribuent à garantir la prospérité de la navigation rhénane et européenne ainsi qu'un haut niveau de sécurité pour la navigation et l'environnement. Par ailleurs, la CCNR a validé la fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance.

PROCHAINE SESSION PLÉNIÈRE

La prochaine session plénière de la CCNR aura lieu à Strasbourg, le 5 juin 2025.

L'ensemble des résolutions adoptées en plénière sera disponible sur le site internet de la CCNR à partir de la mi-janvier 2025, sur la page suivante : <https://www.ccr-zkr.org/13020400-fr.html>.

**LA CCNR VOUS SOUHAITE
D'EXCELLENTE FÊTES DE FIN
D'ANNÉE !**



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

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

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org