

## SESSION PLÉNIÈRE D'AUTOMNE 2025

Ref: CC/CP (25)06

Le 4 décembre 2025, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière d'automne à Strasbourg. La réunion a été l'occasion de revenir sur les points forts de la Présidence néerlandaise (2024-2025) et sur les priorités de la future Présidence suisse (2026-2027). Elle a également permis l'adoption de résolutions concernant la situation économique de la navigation intérieure, les règles de police et de circulation, la conduite à distance de bateaux, les équipages, les questions relatives à la voie d'eau rhénane, la réduction des émissions des bateaux ainsi que l'Accord de 1952.

### BILAN DE LA PRÉSIDENCE NÉERLANDAISE DE LA CCNR

Le changement de présidence tournante à la fin de cette année a constitué une occasion privilégiée pour M. van Kruiningen, Président de la CCNR et chef de la délégation néerlandaise, de souligner les points forts de la période 2024-2025. La bonne coopération avec l'UE s'est notamment illustrée par l'organisation de plusieurs ateliers stratégiques concernant la coopération avec la Commission européenne. Dans le domaine de la durabilité, les travaux ont concerné – entre autres – la mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR et le développement de standards relatifs aux polluants atmosphériques et aux gaz à effet de serre, pour fonder un label international. La CCNR a également œuvré auprès de l'UE en faveur d'opportunités de financement adaptées au secteur de la navigation intérieure en matière de durabilité et de transition énergétique. Concernant l'adaptation au changement climatique, l'élaboration d'un plan directeur pour le Rhin a été proposée. L'objectif est d'adopter une approche intégrée – sans se limiter à la seule question des basses-eaux – tout en tenant compte des réglementations à l'échelle européenne. En outre, la délégation néerlandaise a poursuivi les travaux en matière de navigation automatisée. Plusieurs dérogations ont ainsi été accordées pour des projets de bateaux conduits à distance sur le Rhin. Enfin, la CCNR a préparé des possibles solutions pour la préservation de certains bateaux, en relation avec l'expiration des dispositions transitoires de longue durée de l'ES-TRIN. Cela concerne 24 thèmes dont les dispositions transitoires arrivent à échéance à partir de 2035. Un examen des propositions par le CESNI est prévu en 2026.

### PRIORITÉS DE LA PRÉSIDENCE SUISSE DE LA CCNR

La future présidence suisse a présenté ses objectifs et ses priorités pour les deux prochaines années. L'environnement, la durabilité, la numérisation et la sécurité constitueront des thèmes clés pour la CCNR en 2026-2027. Une attention particulière sera accordée à la poursuite des travaux en cours pour l'optimisation du Secrétariat de la CCNR et au renforcement de la coopération avec l'Union européenne et avec les commissions fluviales européennes. Un communiqué de presse dédié sera diffusé début 2026.

### SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

Une baisse du transport de marchandises a été observée pour le Rhin dans son ensemble (-6 %\*). Le transport de vrac sec a connu une évolution négative (-8,4 %), principalement en raison de deux segments de marché : les sables, pierres, graviers et matériaux de construction et le minerai de fer. Le transport de combustibles solides (charbon) a constitué le seul segment de marché qui, contrairement aux dernières années, a connu une évolution positive. Le transport de vrac liquide – produits chimiques et produits pétroliers – a lui aussi connu une évolution négative (-8,5 %). Enfin, le transport de conteneurs a connu une légère hausse de +1,0 %, indiquant une stabilisation de ce segment de marché. En ce qui concerne les prix du carburant en navigation intérieure, la tendance à la baisse observée depuis 2022 s'est poursuivie au premier semestre 2025. Ces prix devraient encore baisser de manière modérée au second semestre 2025 et en 2026. Par ailleurs, les taux de fret ont connu une augmentation significative au cours du premier semestre 2025, liée aux basses eaux. Au second semestre 2025, les taux de fret devraient diminuer en raison d'une faible demande de transport et d'un retour à la normale des valeurs relevées aux échelles. Enfin, pour le transport de passagers, le premier semestre 2025 a confirmé la tendance positive enregistrée depuis 2022. Par rapport au premier semestre 2024, le nombre de passages de bateaux de croisière fluviale à l'écluse d'Iffezheim a été supérieur de +7,6 %. Une croissance est également attendue pour le second semestre 2025 ainsi que pour 2026.



M. Portmann (Suisse) et M. van Kruiningen (Pays-Bas)

\* Comparaison entre le premier semestre 2024 et le premier semestre 2025



## AMENDEMENTS DU RPNR CONCERNANT LES TGAIN ET LES FEUX DE CÔTÉ

La session plénière a adopté une prescription temporaire du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) concernant les assistants de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN). Pour rappel, un TGAIN est un appareil de navigation installé à bord d'un bateau pour diriger automatiquement le bateau le long d'un tracé de navigation à suivre. Les modifications du RPNR ont pour objectif de réglementer l'utilisation des TGAIN et tiennent compte des deux accidents graves survenus récemment aux écluses d'Iffezheim (Rhin) et de Müden (Moselle). A ce titre, elles incluent des exigences minimales visant notamment à assurer le passage en sécurité des écluses, dans l'attente de l'entrée en vigueur des règles définitives prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier 2028. Cette prescription temporaire constitue une réponse internationale et coordonnée qui sera en vigueur du 1<sup>er</sup> juin 2026 au 31 décembre 2027.

Un autre amendement du RPNR vise à adapter les règles relatives à la signalisation des bâtiments, en particulier les feux de côté. En effet, les feux de côté doivent être positionnés de manière systématique à l'arrière de certains bâtiments pour augmenter leur visibilité la nuit. L'amendement adopté permet de prendre en compte la spécificité des pousseurs et remorqueurs dont la longueur ne dépasse pas 35 m. Il prévoit de dispenser ces bâtiments de l'obligation de placer les feux de côté à l'arrière du bâtiment, en raison des difficultés techniques liées à la fixation des feux. L'amendement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2026.

## SIX NOUVELLES RECOMMANDATIONS POUR LA CONDUITE À DISTANCE

Pour soutenir le développement de la conduite à distance et collecter de l'expérience, la CCNR a adopté six recommandations pour les projets pilotes suivants :

- l'automoteur ordinaire ERNST KRAMER ;
- le convoi poussé PRIVILEGE ;
- l'automoteur citerne VOLHARDING 1 ;
- l'automoteur citerne VOLHARDING 3 ;
- l'automoteur citerne VOLHARDING 17 ;
- l'automoteur ordinaire BLUE MARLIN.

Sur la base de ces recommandations de la CCNR, les autorités nationales seront autorisées à déroger aux règlements de la CCNR pour ces six bateaux. Concrètement, ces projets pilotes prévoient qu'à certains moments et sur certaines sections définies du Rhin, les bateaux ou le convoi poussé puissent être commandés à distance par un opérateur dans un centre de conduite à distance (CCD). Ainsi, ces projets nécessitent de déroger à certaines dispositions du RPNR et du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), même si l'équipage minimum est à bord et en service. En effet, s'agissant d'une phase de tests, le conducteur à bord reste le seul responsable et peut intervenir à tout moment. La mise en place de capteurs supplémentaires sur les bateaux et le convoi poussé, les informations à disposition de l'opérateur dans le CCD et l'équipage minimum à bord doivent permettre de garantir un niveau de sécurité équivalent à la navigation « conventionnelle ». Les recommandations précisent que des rapports d'évaluation réguliers doivent être transmis à la CCNR pour acquérir de l'expérience et pour pouvoir contribuer aux travaux. Ces recommandations constituent un exemple concret du soutien de la CCNR en faveur de l'innovation et du développement de la navigation automatisée et de la conduite à distance.

## MOBILITÉ DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

La CCNR a approuvé un amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation du Rhin (RPN) pour permettre de futures reconnaissances des certificats de qualification, de livrets de service et de livres de bord délivrés par un État tiers qui auront été reconnus valables par la Commission européenne (CE). Cette anticipation permettra une reconnaissance simultanée par la CE et la CCNR et garantira ainsi des cadres juridiques cohérents. Elle permet aussi de faciliter la mobilité de la main d'œuvre qui souhaitera venir travailler sur le Rhin. L'amendement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2026.

## QUESTIONS RELATIVES À LA VOIE D'EAU RHÉNANE

La CCNR a validé la fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur afin de réaliser des travaux de maintenance. La CCNR a également adopté une résolution par voie de procédure écrite le 17 octobre dernier : celle-ci concerne l'installation d'un duc d'Albe pour l'amarrage de bateaux moyens et grands gabarits en amont de l'écluse de Gerstheim.



**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](http://www.ccr-zkr.org)

## RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

La feuille de route de la CCNR pour la réduction des émissions de la navigation intérieure (2021) décrit les voies de transition pour la flotte et identifie un certain nombre de mesures financières, réglementaires et volontaires. Dans la continuité du rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la feuille de route adopté et publié en juin 2025, la CCNR a lancé la révision de l'étude « Évaluation économique et technique des technologies de verdissement contribuant à la transition énergétique d'une navigation intérieure à zéro émission ». Sous réserve que les moyens nécessaires soient disponibles, ce projet de recherche doit permettre de fonder une révision de la feuille de route d'ici 2030.

## DEMANDE D'INTERPRÉTATION DE L'ACCORD DE 1952

La CCNR a été destinataire d'une demande d'interprétation de l'Accord de 1952, relatif au régime douanier et fiscal du gasoil consommé comme avitaillement de bord dans la navigation rhénane, et de la Convention révisée pour la navigation du Rhin. L'Accord de 1952, interprété à la lumière de la Convention révisée, vise à garantir une égalité de traitement entre les transporteurs fluviaux, en interdisant les droits de douanes, les taxes et toute autre mesure réglementaire susceptible de favoriser la navigation d'un État riverain particulier. Il exonère par ailleurs le gasoil de toute taxation. La plainte reçue s'appuie notamment sur les mesures prises par les Pays-Bas, qui permettent aux sociétés d'avitaillement néerlandaises de commercialiser du carburant renouvelable à des prix avantageux. Le gasoil étant le seul carburant disponible en 1952, une approche évolutive a été adoptée par la CCNR : l'interdiction de mesures prises par les États membres affectant les prix des carburants, prévue par l'Accord de 1952, devrait s'appliquer, tout comme le gasoil, aux carburants renouvelables.

La CCNR estime toutefois que les mesures prises par les autorités néerlandaises ne sont pas contraires à l'accord et à la convention précités, qui s'intéressent aux transporteurs fluviaux et non aux sociétés d'avitaillement. Par ailleurs, la compétitivité de la navigation intérieure des autres pays riverains n'est pas compromise par ces mesures, les transporteurs fluviaux restant libres de choisir leur lieu d'approvisionnement et leur carburant (gasoil ou autre). Dans l'intérêt de la protection de l'environnement, les mesures incitatives favorisant le développement des carburants renouvelables devraient être soutenues.

## ATTRIBUTION DU STATUT D'ÉTAT OBSERVATEUR À LA RÉPUBLIQUE DE MOLDAVIE

Lors de sa session plénière d'automne, la CCNR a accordé à la République de Moldavie le statut d'État observateur. La République de Moldavie est un État membre de la Commission du Danube et a le statut de candidat officiel à l'adhésion à l'Union européenne. En outre, elle bénéficie du statut d'observateur auprès du CESNI depuis 2023. La CCNR se réjouit de la participation de la Moldavie à ses activités. Elle est le 12<sup>ème</sup> État bénéficiant du statut d'observateur auprès de la CCNR.

## PROCHAINE SESSION PLÉNIÈRE

La prochaine session plénière de la CCNR aura lieu à Strasbourg, le 11 juin 2026.

L'ensemble des résolutions adoptées en plénière sera disponible sur le site internet de la CCNR à partir de la mi-janvier 2026, sur la page suivante : <https://www.ccr-zkr.org/13020400-fr.html>.

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



## 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.*