



**SESSION D'AUTOMNE 2021
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES
(2021-II)**

Strasbourg, le 9 décembre 2021

SESSION D'AUTOMNE 2021

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2021-II)

Strasbourg, le 9 décembre 2021

SOMMAIRE

Pages

SESSION PLÉNIÈRE RESTREINTE

I. Réunion plénière de printemps 2021 de la Commission Centrale dans le cadre de la pandémie de COVID-19

Protocole 1 : Réunion plénière d'automne 2021 de la Commission Centrale dans le cadre de la pandémie de COVID-19 1

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

Protocole 2 : Ouverture de la session – Adoption de l'ordre du jour – Composition de la Commission Centrale 1

Protocole 3 : Composition de la Chambre des Appels 2

III. Questions générales

Protocole 4 : Coopération avec l'Union européenne 3

Protocole 5 : Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) 3

Protocole 6 : Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales..... 3

Protocole 7 : Bilan de la période 2020-2021 - Exécution des programmes de travail 3

Protocole 8 : Programmes de travail..... 4

Protocole 9 : Présidence et vice-présidence des Comités pour la période 2022-2023..... 30

IV. Questions juridiques

Protocole 10 : Questions juridiques 32

Protocole 11 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR..... 32

V. Aspects économiques

Protocole 12 : Situation économique de la navigation intérieure en Europe 39

VI. Patentes de bateliers et équipages

Protocole 13 : Patentes de batelier et équipages 58

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

Protocole 14 : Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Fixation du taux limite d'alcoolémie applicable à l'intégralité de l'équipage minimum en service (Article 1.03, chiffre 4, du RPNR) 58

Protocole 15 : Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à la mise en cohérence de l'article 3.02 relatif aux feux	61
Protocole 16 : Approbation d'une modification du Règlement de police pour la navigation du Rhin suivant la procédure écrite (Annexe 13, chiffre 6.5)	65
Protocole 17 : Approbation d'une modification du Règlement de police pour la navigation du Rhin suivant la procédure écrite (Article 4.07, chiffre 5)	77
VIII. Prescriptions techniques des bateaux	
Protocole 18 : Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) - Adaptation du RVBR en ce qui concerne la base européenne des bateaux (EHDB)	79
IX. Navigation automatisée	
Protocole 19 : Navigation automatisée	79
X. Questions relatives à la voie d'eau rhénane	
Protocole 20 : Nouvelle construction et remplacement du pont de Van Brienoord situé à Rotterdam, au p.k. 995	79
Protocole 21 : Nouvelle construction d'une aire de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Vogelgrun au p.k. 225,300.....	85
Protocole 22 : Nouvelle construction d'une aire de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Huningue au p.k. 170,300.....	92
Protocole 23 : Étiage équivalent (EE) du Rhin 2022 (1932-II-12, 1992-I-32, 2001-I-40, 2002-II-26, 2014-II-17).....	98
Protocole 24 : Fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance	99
XI. Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres, de décisions des Comités et Groupes de travail, et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire	
Protocole 25 : 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.....	101
XII. Budget et administration	
Protocole 26 : Budget de la Commission Centrale pour 2022.....	112
Protocole 27 : Modification du Règlement du personnel – Articles 13 et 14	112
Protocole 28 : Modification du Règlement du personnel - Appendice 2 – barème de rémunération.....	114
Protocole 29 : Composition du Secrétariat	117

XIII. Questions diverses

Protocole 30 : Interruption de service des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, du Neder-Rijn et du Lek, les nuits de Noël et du Nouvel An.....	119
Protocole 31 : Interruption de service des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek, les fins de semaine	119
Protocole 32 : Communiqué à la presse.....	119
Protocole 33 : Date de la prochaine session plénière	119

SESSION PLÉNIÈRE PUBLIQUE**XIV. Changement de présidence de la CCNR**

Protocole 34 : Réalisation des objectifs de la présidence 2020-2021 de la CCNR.....	120
Protocole 35 : Orientations de la présidence française	127

XV. Feuille de route de la CCNR pour la réduction des émissions de la navigation intérieure

Protocole 36 : Adoption de la feuille de route de la CCNR pour la réduction des émissions de la navigation intérieure	130
---	-----

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE D'AUTOMNE 2021

PROTOCOLE 1

Réunion plénière d'automne 2021 de la Commission Centrale dans le cadre de la pandémie de COVID-19

Résolution adoptée par voie de procédure écrite le 25 novembre 2021

« La Commission Centrale,

se référant à ses résolutions précédentes 2020-I-1, 2020-II-1, 2021-I-1 traitant du même objet et à sa résolution 2021-I-28 relative à la date et au lieu de la session plénière d'automne 2021,

accueillant avec regret mais compréhension, la décision de la Présidence de renoncer, au vu de la nouvelle dégradation de la situation sanitaire dans les États membres de la CCNR, à organiser la session plénière d'automne en présentiel à Hasselt,

se référant à l'article 6 de son Règlement intérieur,

en réaffirmant encore une fois son attachement à tenir ses réunions en présentiel à Strasbourg et son souhait d'un retour à la normale dans les meilleurs délais,

décide d'organiser à nouveau, mais toujours à titre exceptionnel, sa réunion plénière du 9 décembre 2021 sous la forme d'une visioconférence avec interprétation simultanée. »

PROTOCOLE 2

Composition de la Commission Centrale

Pas de résolution.

PROTOCOLE 3

Composition de la Chambre des Appels

Résolution

I.

La Commission Centrale

accorde démission honorable de ses fonctions à Monsieur Bernard BANGRATZ (France), Juge-suppléant, et, sur la proposition de la délégation française,

désigne, conformément à l'article 45bis de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, dans sa teneur du 20 novembre 1963, Monsieur Jean-Marie WOEHLING (France) comme Juge et Monsieur Dominique VONAU (France) comme Juge-suppléant pour la période du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2027.

prend acte de l'annonce faite par la délégation allemande de proposer à court terme, en raison de circonstances particulières, des candidates ou des candidats appropriés en vue de l'adoption d'une résolution par voie de procédure écrite avant la fin mars 2022.

II.

La Commission Centrale,

sur la proposition des délégations allemande, belge, française, néerlandaise et suisse, a désigné, conformément à l'article 45bis de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, dans sa teneur du 20 novembre 1963, comme suit les membres de la Chambre des Appels de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, pour la période du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2027 :

Juges :	M. P. DE BAETS	(Belgique)
	M. J.M. WOEHLING	(France)
	M. B.C. de SAVORNIN LOHMAN	(Pays-Bas)
	Mme M.L. STAMM	(Suisse)
Juges-suppléants :	M. B. BULLYNCK	(Belgique)
	M. D. VONAU	(France)
	M. W.P. SPRENGER	(Pays-Bas)
	M. B. LÖTSCHER	(Suisse)

PROTOCOLE 4

Coopération de la CCNR avec l'Union européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 5

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 6

Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales

Pas de résolution.

PROTOCOLE 7

**Bilan de la période 2020-2021
Exécution des programmes de travail**

Pas de résolution.

PROTOCOLE
Programmes de travail
Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2001-I-3 fixant les objectifs de la CCNR et à son Règlement intérieur (article 17 (2)),

s'appuyant sur le travail d'évaluation et de prospective de ses Comités,

prend acte des programmes de travail pour les années 2022-2023 établis par lesdits Comités et 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	Référence à la Déclaration de Mannheim
I-22-1	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-22-2	Évaluation de l'article 32 de l'Acte de Mannheim Etude sur l'article 32 de l'Acte de Mannheim visant une harmonisation des sanctions aux prescriptions de police dans les limites posées par la CCNR	2008 - 2021		DF (09)m 5	DF	I	
I-22-3	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	II	
I-22-4	Veille juridique de la situation de la Suisse au sein de la CCNR en tant qu'État non-membre de l'UE	Permanent			DF sur demande et en coordination avec PRE	I	
I-22-5	Harmoniser l'utilisation des termes « conducteur » et « bâtiment » dans les trois Règlements de la CCNR	2018 - 2023			DF	II	
I-22-6	Emettre des avis juridiques 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	Fondement	Compétence	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
II-22-1	Appui aux travaux de l'observation du marché : a) 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 2022-2024	ECO	I	
	b) 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).				
	c) Faciliter la diffusion des résultats de l'Observation du marché		Assurer une diffusion la plus large possible, y compris via la mise à jour de la liste des destinataires des rapports d'observation du marché. Cela passe notamment par une collaboration étroite avec la chargée de communication au sein du Secrétariat de la CCNR.				
II-22-2	Basses eaux et navigation rhénane : suivi des aspects économiques.	2022 - 2023	Poursuite des travaux concernant les conséquences des étiages sur la navigation du Rhin. À réaliser en coopération avec le Comité de l'infrastructure et de l'environnement en ce qui concerne les aspects liés à l'infrastructure. Présentation d'une étude sur les effets des basses eaux sur les voies navigables flamandes. En coopération avec IEN et le groupe de correspondance pertinent, au cours du second semestre de l'année 2022, sera organisé un atelier d'experts consacré aux basses eaux.	ECO (18) 41 ECO (25) m point 7	ECO IEN	I	

Code	Tâches	Durée	Contexte	Fondement	Compétence	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
II-22-3	Evaluation et mise en œuvre des propositions développées dans le cadre de l'étude de la CCNR pour le financement de la transition du secteur vers une navigation intérieure zéro-émission.	2022 - 2023	Poursuite des travaux concernant l'évaluation des conclusions de l'étude et la mise en œuvre des propositions développées. Lien avec le projet PLATINA3 assuré notamment par l'intermédiaire d'un groupe de correspondance dédié.	Déclaration de Mannheim, point 4	ECO en collaboration avec les autres Comités	I	→ 4.2
III-22-4	Appui à la mise en œuvre des mesures proposées dans le plan de mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR	2022 - 2023	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 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.	Déclaration de Mannheim, point 4	ECO en collaboration avec les autres Comités	I	→ 4.1
II-22-5	Mise en place d'un système de label pour la protection de l'environnement et du climat dans la navigation intérieure	2022 - 2023	Mise en place d'un système de label international en plusieurs étapes : identification des critères de conception, de la méthodologie de mesure des émissions (d'abord simple puis plus élaborée), des aspects relatifs à sa mise en œuvre, lien avec tous les acteurs impliqués Lien avec le projet PLATINA3, notamment par le biais d'un groupe de correspondance dédié	ECO (21) 35 interne	ECO en collaboration avec le Comité RV	I	
II-22-6	Suivi des travaux dans le cadre du Corridor Rhin-Alpes et analyse des plans de travail.	Permanent	Travaux engagés depuis 2017. Assurer la présence de la navigation intérieure au sein des discussions du corridor. Etat des lieux à prévoir pour chaque réunion du Comité. En coopération avec IEN (pour les aspects liés à l'infrastructure).	ECO (17) 24 ECO (19) 7	ECO	I	→ 2.1

Code	Tâches	Durée	Contexte	Fondement	Compétence	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
II-22-7	Fiscalité énergétique (révision de la directive 2003/96/CE) et impact sur la navigation intérieure	2022 - 2023	En étroite collaboration avec le Comité DF, analyse de l'impact de la révision de cette directive sur le fluvial et la CCNR. Permettre une approche coordonnée au sein de la CCNR.	ECO (19) interne	ECO DF	I	
II-22-8	Identification des barrières à et des leviers pour une meilleure intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques numériques et multimodales	2023	Avec le soutien des délégations, préparation d'un document sur : - les raisons poussant les chargeurs à choisir ou non la navigation intérieure par rapport à d'autres modes ; - les barrières à et les leviers pour l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques numériques et multimodales. Synergies avec le projet PLATINA3. Intervention de porteurs de projets pertinents dans le cadre des réunions du Comité Organisation (à confirmer) d'un atelier sur ce thème.	Déclaration de Mannheim, point 6	ECO Avec le soutien d'autres Comités	I	→ 6.3
II-22-9	Identification des pistes d'amélioration et des projets en cours pour un chargement/déchargement plus rapide et efficace des cargaisons de bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes	2022	Note d'analyse portant sur l'état des lieux et les pistes d'amélioration existantes. Intervention de porteurs de projets pertinents dans le cadre des réunions du Comité. Organisation (à confirmer) d'un atelier sur ce thème.	Déclaration de Mannheim, point 6	ECO	I	→ 6.2

<p>II-22-10</p>	<p>Promouvoir les intérêts de la navigation intérieure, notamment rhénane dans les discussions relatives à la politique de l'UE ayant un impact économique important sur la navigation intérieure en favorisant la coordination entre les délégations, et le cas échéant, les parties prenantes</p> <p><i>Ce travail pourra notamment porter sur la politique climatique, l'accès au financement public et privé, les aides d'Etat, le transport combiné, la taxonomie.</i></p>	<p>Permanent</p>	<p>Identifier les évolutions de la politique européenne ayant un impact économique important sur le transport fluvial.</p> <p>Le cas échéant, préparer une note d'analyse et développer un argumentaire relatif à ces évolutions.</p> <p>Diffusion de cet argumentaire par les délégations et/ou le Secrétariat auprès des instances pertinentes.</p> <p>Permettre une approche coordonnée au sein de la CCNR et porter la voix du fluvial.</p>	<p>Sur proposition des délégations ou du Secrétariat.</p>	<p>ECO en collaboration avec les autres Comités</p>	<p>I</p>	<p>→ 6.1 et 6.4</p>
<p>II-22-11</p>	<p>Invitation d'intervenants extérieurs pour présenter des projets ou des études en lien avec le Comité ECO (transition énergétique, financement, projets innovants)</p>	<p>Permanent</p>	<p>Permettre à un acteur extérieur d'effectuer une présentation en lien avec les activités du Comité ECO dans le but d'acquérir de l'expérience en matière d'innovation dans le secteur de la navigation intérieure, notamment en relation avec les aspects climatique et énergétique et son financement.</p> <p>Maintenir la possibilité d'assurer une collaboration avec le monde universitaire.</p>	<p>Sur invitation des délégations</p>	<p>ECO</p>	<p>II</p>	

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	Fondement	Compétence	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
III-22-1	Amélioration de la sécurité et du bon ordre de la navigation rhénane lors de l'utilisation de combustibles de substitution	2022 - 2023	<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 2023 à cette fin.</p>	IEN (21) 71 = IEN/G (21) 43	IEN/G	II	→ 4.1
III-22-2	Sélection et utilisation d'indicateurs adéquats aux fins du développement durable de la navigation intérieure, y compris de l'infrastructure, et formulation de recommandations éventuelles concernant les actions à mener	2022 - 2023	<p>Poursuite des travaux relatifs à l'examen général de la durabilité de la navigation intérieure à travers l'utilisation d'indicateurs adéquats et formulation de recommandations éventuelles concernant les actions à mener par la CCNR.</p> <p>Pour ses travaux sur les indicateurs, le Secrétariat bénéficie de l'appui d'un groupe de correspondance, dont les travaux ont toutefois été retardés par la pandémie de Covid-19.</p> <p>L'objectif est de consolider davantage la liste des indicateurs et de développer au moins un indicateur supplémentaire.</p> <p>(Voir III-20-2)</p>	IEN (17) 46 = IEN/G (17) 55	IEN/G	II	→ 4.1

Code	Tâche	Durée	Contexte	Fondement	Compétence	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
III-22-3	Élaboration d'exigences applicables au Rhin en tant que voie d'eau	2022 - 2023	<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 poursuivra en 2022 et 2023 ses travaux sur la rédaction des exigences.</p> <p>(Voir III-20-3)</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
III-22-4	Appui à la mise en œuvre des mesures proposées dans le plan de mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR	2022 - 2023	<p>Dans le cadre de sa compétence en ce qui concerne les questions fondamentales du développement durable de la navigation intérieure, le Comité contribue à la mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR, en coordination avec les autres Comités 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 des infrastructures.</p> <p>(Voir III-20-4)</p>	<p>Déclaration de Mannheim, point 4</p> <p>IEN (21) 7 rev.2</p> <p>IEN (21) 51 interne</p>	IEN	I	→ 4.1

Code	Tâche	Durée	Contexte	Fondement	Compétence	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
III-22-5	Insertion de la position de la CCNR et représentation des intérêts de la navigation rhénane dans les travaux de la Commission européenne aux fins de la création d'un concept relatif au « Good Navigation Status » (GNS)	2022 - 2023	<p>Les travaux concernant les propositions en vue de la révision du règlement RTE-T ont été achevés en 2021.</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 2022 et 2023 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. (Voir III-20-5)</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>	IEN/G	I	→ 2.1
III-22-6	Examen des aspects d'infrastructure du calendrier de travail pour le corridor Rhin-Alpes et soutien apporté au Comité économique lors de sa préparation thématique des réunions du forum du corridor	2020 - 2030	<p>Les activités concernant le corridor sont coordonnées par le Comité économique. Le Comité de l'infrastructure et de l'environnement y apporte son appui.</p> <p>(PRE (15) 2 = ECO (15) 4 = IEN (15) 4 = RP (15) 4) (Voir III-20-4)</p>	IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40	IEN/G	II	

Code	Tâche	Durée	Contexte	Fondement	Compétence	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
III-22-7	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	2022 - 2023	<p>Organisation au cours du 1er semestre 2022 d'un atelier consacré à l'alimentation électrique depuis la terre dans les aires de stationnement, en coopération avec viadonau.</p> <p>Élaboration d'une deuxième édition de la compilation d'exemples concernant les aires de stationnement sur la base des conclusions de l'atelier.</p> <p>Poursuite des travaux sur les aspects quantitatifs et qualitatifs (haute priorité) des aires de stationnement.</p> <p>(Voir III-20-7)</p>	<p>IEN (19)m 24, point 6.1</p> <p>IEN (21) m 37, point 7</p> <p>IEN (21) 26 interne</p>	IEN/G	I	→ 5 → 7.2
III-22-8	Soutien au développement de propositions relatives à l'infrastructure pour la mise à la disposition de la navigation intérieure de sources d'énergie alternatives, par exemple des stations de recharge pour les propulsions électriques	2022 - 2023	<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 concertation avec le Comité du règlement de visite, les activités nationales et européennes à cet effet seront accompagnées et soutenues par des impulsions ciblées, par exemple lors de l'atelier consacré à l'alimentation électrique depuis la terre dans les aires de stationnement prévu au printemps 2022 (voir également III-22-7).</p> <p>(Voir III-20-8)</p>	<p>IEN (19)m 24, point 6.4</p> <p>IEN (21) m 37, point 7</p> <p>IEN (21) 26 interne</p>	IEN/G	I	→ 5

Code	Tâche	Durée	Contexte	Fondement	Compétence	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
III-22-9	Examen du thème des infrastructures intelligentes, en tenant compte notamment des exigences de la navigation automatisée vis-à-vis des infrastructures	2022 - 2023	<p>Il n'existe pas encore de définition internationalement reconnue de l'infrastructure intelligente (Smart Infrastructure) en tant que partie du concept de navigation intelligente (Smart Shipping). Le Secrétariat a préparé un premier document de travail à cet effet, lequel a déjà été examiné et sera révisé par le Secrétariat.</p> <p>Le Comité restreint de navigation (RN) a entamé ses travaux et a élaboré un projet de vision pour l'appui au développement de la navigation automatisée dans le cadre de la CCNR. Celui-ci contient également des tâches pour le Comité, par exemple sur la transmission d'informations ou le passage d'écluses par des bâtiments automatisés, ainsi que sur la classification des infrastructures en fonction des niveaux d'automatisation des bâtiments.</p> <p>Sur la base du document de travail et de la vision du Comité RN, le Comité poursuivra ses travaux sur ce thème et précisera les tâches et initiatives nécessaires.</p> <p>(Voir III-20-9)</p>	<p>IEN (19) 69</p> <p>IEN (20) 94</p> <p>IEN (21)m 37, point 9</p> <p>RN (21) 13 = IEN (21) 58</p>	IEN/G	II	

Code	Tâche	Durée	Contexte	Fondement	Compétence	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
III-22-10	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	En permanence	Suivi des activités dans le cadre de la stratégie commune de mise en œuvre (CIS) de la Commission européenne ; Coordination des activités de la CIS ayant une incidence sur la navigation. (Voir III-20-10)	IEN (13) 32	IEN/G	I	
III-22-11	Analyse des études réalisées par la CHR et la CIPR sur les conséquences du changement climatique sur le débit du Rhin et actualisation du rapport sur l'adaptation de la voie d'eau et de la navigation rhénane	2022 - 2023	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 ou 2025. Le Comité a actualisé le texte relatif au changement climatique publié sur le site Internet de la CCNR. Le Comité suit les développements au sein de la CHR et de la CIPR et ajuste ses décisions si nécessaire. (Voir III-20-11)	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III IEN (20)m 81, point 9	IEN/G	I	

Code	Tâche	Durée	Contexte	Fondement	Compétence	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
III-22-12	Analyse des études réalisées par la CHR et la CIPR sur les basses eaux du Rhin, ainsi que des exigences de la navigation intérieure sur le Rhin en tant que voie navigable et élaboration de recommandations d'actions à mener pour une possible adaptation de l'infrastructure	2020 - 2021	<p>Analyse des conséquences des étiages sur la navigation du Rhin et formulation de recommandations pour l'infrastructure. À réaliser en coopération avec le Comité économique en ce qui concerne les aspects économiques.</p> <p>Au cours du second semestre de l'année 2022 sera organisé un atelier d'experts consacré aux basses eaux. Le groupe de travail a élaboré un concept pour la poursuite du dialogue avec les parties prenantes.</p> <p>(Voir III-20-12)</p>	<p>IEN (18) 39 = IEN/G (18) 35 = ECO (18) 41</p> <p>IEN (21)m 37, point 11 IEN (21) 20</p>	IEN/G	I	→ 1
III-22-13	Fixation de l'étiage équivalent 2022	2022	<p>Les travaux n'ont pas pu être achevés en 2021. La validité de l'EE 2012 sera par conséquent prolongée jusqu'au 31 décembre 2022.</p> <p>(Voir III-22-13)</p>		IEN/G	I	
III-22-14	Poursuite de l'harmonisation de la « Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la CCNR »	2022 - 2023	<p>Les travaux n'ont pas pu être achevés en 2021. Poursuite de l'harmonisation des procédures du Comité pour le secteur frontalier franco-allemand et les autres secteurs du Rhin.</p> <p>(Voir III-20-14)</p>	<p>2016-II-17</p> <p>IEN (18) 7</p>	IEN	II	
III-22-15	Évaluation et préparation de l'approbation de travaux de construction ayant une incidence sur la navigation	En permanence		1995-I-29	IEN/G		
III-22-16	Vérification de la disponibilité des écluses sur le Rhin supérieur	En permanence	Participation aux réunions régulières pour la coordination des périodes de chômage des écluses sur le Rhin supérieur	2007-II-6, IV	IEN/G		

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-22-1	Promotion de l'utilisation de combustibles alternatifs dans la navigation intérieure – Prescriptions en matière de sécurité et d'infrastructure	2022 - 2023	RPNR, ES-TRIN	RP/G (21) 58 = RP (21) 59	RP/G (RV)	I	→5
IV-22-2	Adaptation des prescriptions relatives à la présence à bord de certificats et autres documents de bord sous forme électronique	2016 - 2023	Articles 1.10 et annexe 13 du RPNR	Résolutions 2019-II-16 et 2021-I-10	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	II	→5
IV-22-3	Examen des prescriptions relatives à la position des feux de côté et à la présence d'un deuxième feu de mât	2020 - 2021	Article 3.08 du RPNR	RP (20) 30 = RP/G (20) 30 RP (21) 53 = RP/G (21) 50	RP/G	II	
IV-22-4	Évaluation de l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur	2020 - 2023	Article 4.07 du RPNR	RIS/G (21) 51 rev. 1 = RP (21) 69 rev. 1 = RP/G (21) 66 rev. 1	RP/G RIS/G	II	
IV-22-5	Adaptation de l'article 1.02 du RPNR au nouveau RPN	2022 - 2023	Article 1.02 du RPNR	RP/G (21) 25 = STF (21) 18)	RP/G (STF)	II	

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
IV-22-6	Adaptation de l'article 6.21, chiffre 2 du RPNR en lien avec les barges de poussage placées à tribord	2022 - 2023	Article 6.21 du RPNR	RP/G (21) 51 = RP (21) 54	RP/G	II	
IV-22-7	Adaptation de l'article 14.11 du RPNR portant sur les ports de stationnement nocturne Boven-Rijn et Waal et du port refuge et de sécurité d'Emmerich	2022 - 2023	Article 14.11 du RPNR	RP/G (21) 31 = RP (21) 30 RP/G (21) 49 = RP (21) 52	RP/G	I	
IV-22-8	Analyse et évolution du RPNR au regard de la navigation automatisée	2022 - 2023	RPNR	RP (21) 61 rev. 1 = RP/G (21) 60 rev. 1 RIS/G (21) 45 rev. 1	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-22-9	Examen des conditions visant à déroger temporairement aux prescriptions du RPNR pour permettre des essais en navigation automatisée	2021 - 2023	RPNR	Résolution 2020- II-21 RP/G (21) 12 rev. 1 = RP (21) 10 rev. 1	RP/G	I	→5
IV-22-10	Réunion commune des polices fluviales et de navigation en 2022	2022 - 2023	RPNR, RVBR, RPN		RP/G	I	
IV-22-11	Examen de la modification de la vitesse maximale pour la navigation vers l'aval dans le secteur du Gebirge entre Bingen et Saint-Goar au-dessus de la marque de crue I	2018 - 2023	RPNR	RP/G (18) 55 = RP (18) 42 = IEN (18) 41	RP/G	II	

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
Services d'information fluviale							
IV-22-12	Extension de l'obligation d'annonce électronique aux bâtiments non soumis à l'obligation d'annonce	2022 - 2023	Article 12.01 du RPNR	RIS/G (21) 37 rev. 1 = RP (21) 44 rev. 1 = RP/G (21) 44 rev. 1	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-22-13	Établissement des conditions pour l'utilisation et l'échange transfrontaliers de données issues des services d'information fluviale (SIF) à des fins logistiques et de gestion du trafic	2020 - 2023	Article 12.01 du RPNR	RP (19) 43 rev. 4 = RP/G (19) 53 rev. 4 = RIS/G (19) 40 rev. 4	RP/G RIS/G	II	→6.3
IV-22-14	Actualisation bisannuelle 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 - 2023	RPNR	RP (21)m 34, point 7.2	RIS/G	II	
IV-22-15	Présentation d'une proposition de décision concernant l'introduction de l'obligation d'indiquer l'utilisation du panneau bleu dans l'ECDIS Intérieur	2014 - 2023	Article 4.07 du RPNR, Annexe 5 de l'ES-TRIN	Protocole 2012-I-10 RP (19) 54 = RIS/G (19) 48 = RP/G (19) 63 RP (21) 41 rev. 2 = RP/G (21) 41 rev. 2 = RIS/G (21) 34 rev. 2	RIS/G (RP/G, RV/G) CESNI/PT CESNI/TI	II	→5

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
IV-22-16	Élaboration d'exigences éventuelles pour le fonctionnement et la conception technique des assistants de guidage en navigation intérieure	2016 - 2023	RPNR, ES-TRIN, ES-RIS, ES-QIN	Protocole 2012-I-10 RP (19) 36 rev. 2 = RP/G (19) 47 rev. 2 = RIS/G (19) 36 rev. 2 RP (21) 64 rev. 1 = RP/G (21) 59 rev. 1 = RIS/G (21) 46 rev 1 = RN (21) 19 rev. 1	RP/G RIS/G (CESNI PT, CESNI QP, CESNI QP)	I	→5
IV-22-17	Utilisation d'installations radar de navigation n'ayant pas fait l'objet d'un essai de type à bord des bateaux de navigation intérieure	2022 - 2023	RPNR	RP/G (21) 39 = RIS/G (21) 32 = RP (21) 39	RIS/G (RP/G)	II	
IV-22-18	Pistes à envisager pour la mise en place d'exigences durables pour les appareils d'information et de navigation	2022 - 2023	RPNR, ES-TRIN	RP (21) 40 corr. 1 rev. 2 = RP/G (21) 40 corr. 1 rev. 2 = RIS/G (21) 33 corr. 1 rev. 2	RIS/G (RP/G)	I	
IV-22-19	Examen de l'intérêt vis-à-vis de la sécurité de la navigation du statut navigationnel	2022 - 2023	Article 4.07, chiffre 5 du RPNR	RP/G (21) 34 = RIS/G (21) 25 = RP (21) 33	RP/G (RIS/G)	I	

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
IV-22-20	Rôle des SIF dans la gestion des aires de stationnement	2022 - 2023		RP (21) 65 rev. 1 = RP/G (21) 62 rev. 1 = RIS/G (21) 48 rev. 1 = IEN (21) 79 rev. 1 = IEN/G (21) 52 rev. 1	RIS/G	II	→5
IV-22-21	Travaux préparatoires sur les possibles exigences et recommandations concernant les centrales pour la commande et la surveillance à distance des bateaux	2022 - 2023		RP (21) 67 = RIS/G (21) 49 = RP/G (21) 64	RIS/G	II	→5
IV-22-22	Actualisation des renvois aux standards SIF au sein du RPNR	2020 - 2023	RPNR, ES-RIS	RP (19) 69 rev. 1 interne = RP/G (19) 78 rev. 1 interne = RIS/G (19) 58 rev. 1 interne	RIS/G RP/G CESNI/PT CESNI/TI	P ¹	
IV-22-23	Élaboration de mesures pour accroître la cyber-résistance et maintenir les services de navigation intérieure sur le Rhin en cas de cyberattaques	2020 - 2023	RPNR, ES-TRIN, ES-RIS	RP (19) 35 = RP/G (19) 46 = RIS/G (19) 35 RP (19) 60 = RP/G (19) 68 = RIS/G (19) 51 = CESNI/TI (19) 21	RIS/G RP/G CESNI/TI	I	→5

¹ P pour « permanent »

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
IV-22-24	Suivi de l'évolution de l'utilisation des messages spécifiques aux applications (ASM - Application Specific Messages)	2017 - 2023	Article 4.07 du RPNR	RIS/G (21) 35 rev. 1 = RP (21) 42 rev. 1 = RP/G (21) 42 rev. 1	RIS/G (RP/G) CESNI/TI	II	→5
IV-22-25	Suivi de l'évolution de l'utilisation des messages d'aide à la navigation dans l'AIS Intérieur (AtoN - Aids to Navigation)	2018 - 2023	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) CESNI/TI	II	→5
IV-22-26	Bilan de la stratégie SIF et élaboration de pistes de réflexion pour une nouvelle stratégie	2016 - 2023		Protocole 2012-I-10 RP (16) 35 rev. 1 = RIS/G (16) 24 rev. 3 RIS/G (17) 13 RP (19) 13 = RIS/G (19) 8 rev. 1 = RP/G (19) 28 RP (21) 81 = RIS/G (21) 57 = RP/G (21) 72	RIS/G	I	→5
IV-22-27	Travaux préparatoires portant sur une analyse d'écart entre l'ES-RIS et les besoins en matière d'automatisation de la navigation intérieure	2022 - 2023	ES-RIS	RP (21) 71 = RIS/G(21) 53	RIS/G	I	→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	Référence à la Déclaration de Mannheim
V-22-1	Finalisation de la révision du RPN et de ses annexes , en lien avec la directive (UE) 2017/2397 relative aux qualifications professionnelles et l'ES-QIN	2022	RPN		STF et STF/G	I	→2
V-22-2	Vérification des autres règlements de la CCNR , pour la mise en conformité des références et la terminologie par rapport au nouveau RPN	2022	RPNR, RVBR		STF/G, RP, RV	I	
V-22-3	Accompagnement de la transposition du nouveau RPN dans le droit national	2022	RPN	RPN révisé	STF et STF/G	I	
V-22-4	Révision des instructions de service en liaison avec le RPN révisé et adaptation permanente	2022	Instructions de service pour le RPN	RPN révisé	STF/G et STF	I	
V-22-5	Échange de vues sur le recours à la liberté de choix lors de la délivrance de documents rhénans et de documents délivrés en vertu du droit communautaire	2022 - 2023	RPN, transpositions nationales de la directive (UE) 2017/2397 dans les États membres de l'UE		STF/G et STF	I	
V-22-6	Modernisation des prescriptions relatives aux équipages , sur la base des travaux effectués par le groupe de travail CESNI/QP	2022 - 2023	RPN, Prescriptions relatives aux équipages	Rapport final de l'étude TASCs Projet de feuille de route pour des prescriptions européennes relatives aux équipages	STF CESNI/QP	I	→7

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
V-22-7	<p>Adaptation du cadre des qualifications à l'automatisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> élaboration d'exigences supplémentaires pour la formation actuelle des équipages et examen de la nécessité d'établir un nouveau cadre de qualifications pour de futures fonctions à terre (centrale de commande à distance) 	2022 - 2023	RPN	Résolutions 2018-II, 2020-II et 2020-II-21	STF, en concertation avec RN (Comité assurant la coordination)	I	→7
V-22-8	<p>Échange de vues sur les suites à donner concernant les arrangements administratifs et la reconnaissance des livres de bord et des livrets de service et, si nécessaire, procédures de reconnaissance supplémentaires.</p>	2022 - 2023	Arrangements administratifs pour les certificats de conducteur et les certificats d'aptitude à la conduite au radar Livrets de service, formations de matelots, Directive (UE) 2017/2397	Différentes résolutions, en dernier lieu 2015-I-11 (reconnaissance des livres de bord d'États tiers) ainsi que 2014-II-11 et 2014-II-12 (reconnaissance de formations dans une école tchèque et une école roumaine)	STF	P	
V-22-9	<p>Accompagnement de l'initiative « e-tools »</p>	2022 - 2023	RPN	Initiative « e-tools »	STF	II	
V-22-10	<p>Préparation d'une nouvelle réunion des commissions d'examen des patentes</p>	2022 - 2023			STF	II	
V-22-11	<p>Compilation d'informations sur les campagnes de recrutement</p>	2022 - 2023			STF	I	→7

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
V-22-12	Veille et suivi des travaux du CESNI relatifs aux accidents	2022 - 2023			STF	P	
V-22-13	Élaboration d'une proposition commune pour le concept de « jour de navigation » dans le RPN	2022 - 2023	RPN (Instructions de service)		STF/G	I	
V-22-14	Extension des prescriptions relatives aux qualifications et aux équipages par l'ajout de prescriptions relatives à l'utilisation de combustibles de substitution	2022 - 2023	RPN	Prescriptions techniques relatives aux combustibles de substitution (modification du RVBR et de la directive (UE) 2016/1629)	STF, en concertation avec RV/G	II	
V-22-15	Vérification de la compatibilité de l'article 2.02 du RPN (= article 17.01, chiffre 3, 1er et 2e alinéa du RPN (projet) avec le droit communautaire.	2022 - 2023	RPN	Réglementation en matière de santé et de sécurité au travail, directive 2014/112/UE	STF	I	
V-22-16	Préparation d'une évaluation du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin : compilations des points susceptibles d'être améliorés dans le RPN	2022 - 2023	RPN		STF	P	
V-22-17	Amélioration de la coopération entre les autorités	2022 - 2023	RPN (Instructions de service)		STF	I	
V-22-18	Vérification de la version anglaise du nouveau RPN	2022 - 2023	RPN		STF	I	

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	Référence Déclaration de Mannheim
VI-22-1	Délivrance des recommandations pour des équivalences et dérogations en application de l'article 2.20 du RVBR	2022 - 2023	RVBR, Article 2.20		RV/G - RV	P	→5
VI-22-2	Adaptation du RVBR pour tenir compte de la publication de nouvelles éditions de l'ES-TRIN et des nouvelles évolutions	2022 - 2023	RVBR	2017-II-20 2019-I-11 2020-II-22	RV/G - RV	P	→3
VI-22-3	Collecte de données annuelles relatives aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants	2022 - 2023		RV (21)m 23, point 3.1	RV/G - RV	P	→4.1
VI-22-4	Mise en œuvre active de la feuille de route sur les émissions dans son domaine de compétence, en particulier en ce qui concerne les technologies employées, le soutien à l'innovation et l'évolution des prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure	2022 - 2023		2021-II-36 (à mettre à jour au moment de la publication)	RV – IEN – ECO RV/G	I	→4.1
VI-22-5	Développement d'une procédure plus efficace pour le traitement des recommandations	2022 - 2023	RVBR, Article 2.20	RV (21) 56 rev. 1	RV/G - RV	I	→5
VI-22-6	Clarification de la procédure de reconnaissance des sociétés de classification au sein de la CCNR	2022 - 2023	RVBR, Article 1.01, chiffre 24	RV (21) 55	RV/G - RV	II	-
VI-22-7	Travaux préparatoires pour une analyse des lacunes de l'ES-TRIN pour la navigation automatisée, en vue d'une soumission au CESNI	2022 - 2023	ES-TRIN	RV (21) 53	RV/G – RV - RN	I	→5

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence Déclaration de Mannheim
VI-22-8	Travaux préparatoires concernant de possibles exigences et recommandations concernant les centrales à terre pour la commande et la surveillance à distance des bateaux	2022 - 2023	RVBR, ES-TRIN	RV (21) 62	RV/G – RV - RN	I	→5
VI-22-9	Contribution au réexamen de la Directive (UE) 2016/1629	2022 - 2023		RV (21) 52 rev. 1 RV/G (21) 3 rev. 5 = RV (21) 4 rev. 5	RV/G	I	-
VI-22-10	Préparation d'options techniques et de propositions concertées des Etats membres de la CCNR en vue de faciliter les travaux au sein du Groupe de travail CESNI/PT	2022 - 2023	ES-TRIN		RV/G	P	-
VI-22-11	Tâches susceptibles de résulter du programme de travail du CESNI, du Comité du règlement de police, du Comité économique, du Comité restreint de navigation et de la présidence de la CCNR sur la base d'un mandat particulier ou d'une analyse du problème	2022 - 2023			RV/G - RV	P	-

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-22-1	Proposition d'une nouvelle formulation pour la définition des niveaux d'automatisation en navigation intérieure	2022 - 2023	Protocoles 2018-II-16 2020-II-20 2020-II-21	RN	I	→5
VII-22-2	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	Protocoles 2018-II-16 2020-II-21	RN	P	→5
VII-22-3	Elaboration d'un glossaire portant sur la navigation automatisée dans les trois langues de travail de la CCNR plus la langue anglaise, tenant compte des développements de la navigation automatisée	Permanente		RN	P	→5
VII-22-4	Inventaire des projets pilotes en matière d'automatisation de la navigation intérieure	Permanente	Protocole 2018-II-16 RP (19) 15 rev. 1 = RP/G (19) 10 rev. 2 automation.ccr-zkr.org	RN	P	→5
VII-22-5	Elaboration d'une procédure administrative commune pour délivrer une autorisation au porteur du projet pilote, afin de permettre des essais sur le Rhin	2022 - 2023	RN (21) 4 = RP (21) 28 = RV (21) 17 = STF (21) 23 = DF (21) 9 = IEN (21) 33)	RN	I	→5

N°	Tâche	Durée	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
VII-22-6	Définir le contenu technique du dossier appuyant la demande de dérogation et les conditions d'examen de ce dossier	2022 - 2023	RN (21) 4 = RP (21) 28 = RV (21) 17 = STF (21) 23 = DF (21) 9 = IEN (21) 33)	RN	I	→3.2
VII-22-7	Recueillir les enseignements acquis dans le cadre de projets pilotes d'automatisation de la navigation intérieure	Permanente		RN	P	→3.3
VII-22-8	Elaboration d'une procédure pour l'évaluation des résultats des projets pilotes achevés et ayant bénéficié d'une autorisation de la CCNR	2023-2025		RN	II	→3.4
VII-22-9	Elaboration d'un document de communication à l'attention du porteur de projet sur la procédure	2022-2025		RN	I	→3.5
VII-22-10	Elaboration d'un calendrier indicatif (procédure finalisée, estimation d'une durée d'instruction et d'obtention des autorisations administratives)	2022 - 2023		RN	II	→3.6
VII-22-11	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, DF)	Permanente		RN	P	→4
VII-22-12	Coordination des travaux relatifs à la navigation automatisée dans le domaine des assistants de guidage en navigation intérieure et des centres de commande à distance	2022 - 2023		RN	I	
VII-22-13	Instruction des demandes de dérogation aux règlements de la CCNR	Permanente		RN	P	

PROTOCOLE 9

Présidence et vice-présidence des Comités pour la période 2022-2023

Résolution

La Commission Centrale

approuve le tableau ci-annexé relatif à la présidence et la vice-présidence des organes de la Commission Centrale pour la période 2022-2023.

Annexe

Annexe au protocole 9

Présidence des Comités pour la période 2022-2023

PERIODE	ORGANES									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Présidence 2022/2023	FR	FR	CH	DE	DE	DE	FR	NL	NL	NL

Vice-Présidence des Comités pour la période 2022-2023

PERIODE	ORGANES									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Vice-Présidence 2022/2023	NL	NL	NL	CH	NL	CH	BE	BE	DE	BE

PROTOCOLE 10

Questions juridiques

Pas de résolution.

PROTOCOLE 11

Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution.

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 - Articles 2 paragraphe 3 et 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

Etats signataires	Dépôt des instruments de ratification
ALLEMAGNE	18 décembre 2002
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 1er septembre 1997.

Etats 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^{ème} phrase, lettres a) et b).

Déclaration :

La République fédérale d'Allemagne déclare conformément à l'article 15, paragraphe 2 de la Convention que l'adite 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 Etat 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 ⁵	11 juillet 2013	ratification 27 septembre 2018
Autriche		
Belgique	27 septembre 2012	-
Bulgarie		-
France	27 septembre 2012	-
Hongrie		adhésion 7 mars 2018
Luxembourg	27 septembre 2012	ratification 25 septembre 2014
Pays-Bas ⁶²	29 novembre 2012	acceptation 7 juin 2018
Pologne	3 décembre 2013	
Serbie	18 juin 2013	ratification 18 juin 2013
Slovaquie		
Suisse		

⁵ **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.

⁶ **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.

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 1er 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	Acceptation 9 février 2021
Belgique	
France	
Luxembourg	Ratification 7 février 2020
Pays-Bas	Acceptation 3 juillet 2020
Suisse	

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 1er 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 2004⁷

Croatie : 7 décembre 2004

République tchèque : 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 2010⁸

Ukraine : 17 avril 2014

⁷

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.

⁸

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

République tchèque : ratification le 21 septembre 2011

Belgique : adhésion le 17 juin 2014

PROTOCOLE 12

Situation économique de la navigation intérieure en Europe

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 européenne pour le premier semestre 2021 et sur les prévisions pour le second semestre.

Annexe

Rapport sur la situation économique de la navigation intérieure européenne pour le premier semestre 2021 et sur les prévisions pour le second semestre

1. Tonnage transporté sur le Rhin

Les volumes transportés sur le Rhin évoluent sur une trajectoire de reprise et montrent – à l'exception du vrac liquide – des tendances à la hausse pour le premier semestre 2021.

Dans l'ensemble, le transport de marchandises a enregistré une hausse d'environ 6,3% au premier semestre 2021 par rapport à la même période de l'année précédente. Le vrac sec a connu l'une des plus fortes augmentations avec +11,4%. Cela s'explique par une augmentation de la production d'acier en Allemagne (+15% au cours des cinq premiers mois de 2021) ainsi que par l'augmentation de la demande de charbon dans le secteur de l'énergie, compte tenu de la hausse des prix du gaz et des effets d'évitement correspondants.

TABLEAU 1 : VOLUME DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL AUX PREMIERS SEMESTRES 2019, 2020 ET 2021 PAR TYPE DE CARGAISON

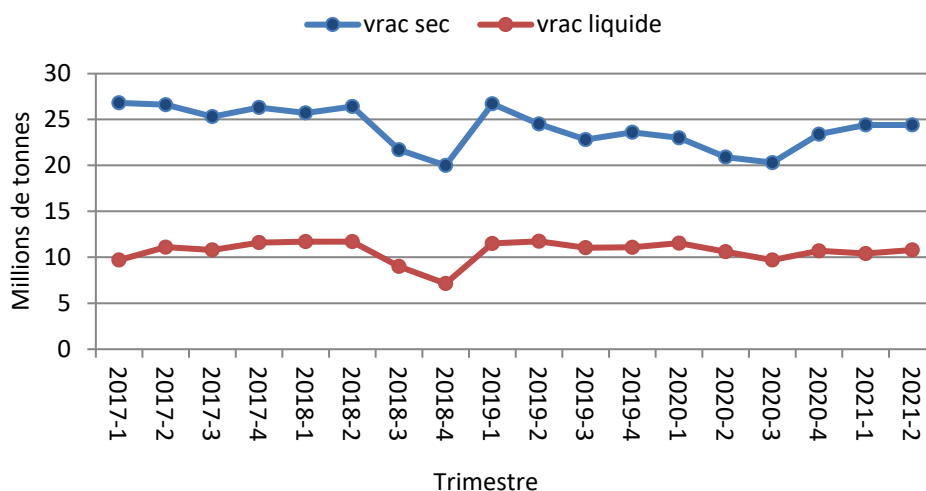
	Premier semestre (mio t.)			Taux de variation en %	
	2019	2020	2021	2021/2020	2021/2019
Transport total	91,1	81,2	86,2	6,2%	-5,3%
Vrac sec	51,1	43,9	48,9	11,4%	-4,3%
Vrac liquide	23,3	22,1	21,3	-3,6%	-8,6%
Cargaison de conteneurs*	9,8	9,0	9,8	8,9%	0%
Marchandises diverses	4,7	3,7	3,8	2,7%	-19,1%
Autres cargaisons	2,2	1,8	2,0	11%	-9,1%

Source : Destatis

* Le poids propre des conteneurs est pris en compte.

Le vrac liquide a subi des pertes significatives et n'a pas pu renouer avec les volumes de 2020. Cela s'explique par une hausse constante des cours du pétrole et une baisse de la demande de carburant en raison de la pandémie. Voir également l'analyse pays par pays au chapitre 2.

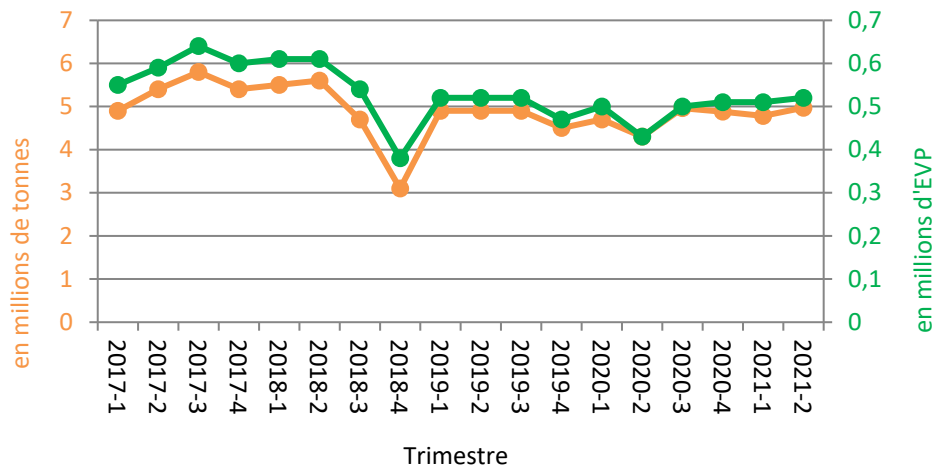
FIGURE 1 : VOLUME DE VRAC SEC ET LIQUIDE TRANSPORTÉ SUR LE RHIN TRADITIONNEL PAR TRIMESTRE



Source : Destatis

Le trafic de conteneurs a sensiblement repris au cours du premier semestre 2021, avec une augmentation d'environ 8% (à partir de l'unité de base « tonnes ») et de 11% (à partir de l'unité de base « EVP ») par rapport à la même période de l'année précédente. Au premier semestre 2021, le trafic de conteneurs a retrouvé son niveau du premier semestre 2019. En revanche, les valeurs qui avaient été enregistrées jusqu'au milieu de l'année 2018, c'est-à-dire juste avant la période d'étiage, sont toujours « hors de vue ». L'écart est à ce jour encore de -12% (à partir de l'unité de base « tonnes ») ou de -16% (à partir de l'unité de base « EVP »).

FIGURE 2 : VOLUMES DE CARGAISONS DE CONTENEURS TRANSPORTÉS SUR LE RHIN TRADITIONNEL



Source : Destatis

À l'exception des produits pétroliers et des denrées alimentaires et fourragères, tous les autres segments de marchandises ont enregistré une tendance à la hausse, allant jusqu'à +22,2% pour le minerai de fer. Le transport de charbon affiche également une nette augmentation de +18,8%, en raison de la forte demande en charbon émanant du secteur de l'énergie. Cette augmentation saisonnière de la demande s'explique par la hausse des prix du gaz.

TABLEAU 2 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL AUX PREMIERS SEMESTRES 2019, 2020 ET 2021, DANS L'ENSEMBLE ET PAR PRINCIPAUX SEGMENTS DE MARCHANDISES*

	T1 2019 en mio. t	T1 2020 en mio. t	T1 2021 en mio. t	Variation 2021/2020 en %
Transport total	91,1	81,2	86,2	+6,2%
Produits pétroliers	15,2	14,7	13,7	-6,8%
Sables, pierres, terres et matériaux de construction	14,8	13,4	13,9	+3,7%
Produits chimiques	10,5	9,6	10,1	+5,2%
Minerai de fer	11,1	9,2	11,3	+22,8%
Combustibles solides (charbon)	12,2	8,5	10,1	+18,8%
Produits agricoles	4,8	5,3	5,8	+9,4%
Matières premières secondaires, déchets	4,6	4,5	4,9	+8,9%
Métaux et produits métalliques	5,0	4,2	4,4	+4,8%
Denrées alimentaires et fourragères	3,0	3,2	2,9	-9,4%
Machines, équipements, véhicules	1,0	0,7	0,8	+14,3%

Source : Destatis, analyse de la CCNR

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

2. Volumes transportés dans les États riverains du Rhin

Le tableau suivant présente les quantités relatives aux premiers semestres 2018, 2019, 2020 et 2021 dans les pays membres de la CCNR, ainsi que le taux de variation 2021/2020.

TABLEAU 3 : VOLUMES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LA NAVIGATION INTERIEURE DANS LES ÉTATS RIVERAINS DU RHIN AUX PREMIERS SEMESTRES 2018, 2019, 2020 ET 2021¹

	Premier semestre 2018 en mio. t	Premier semestre 2019 en mio. t	Premier semestre 2020 en mio. t	Premier semestre 2021 en mio. t	Taux de variation 2021/2020 en %
Pays-Bas	188,6	185,1	176,5	187,0	+6,0
Allemagne	109,7	106,3	94,8	99,1	+4,5
Belgique - Flandre	37,0	36,0	34,7	36,1	+4,0
France	26,3	28,7	23,7	25,8	+9,3
Belgique - Wallonie	21,6	20,4	17,3	16,7	-3,5
Suisse	2,9	3,2	2,7	2,8	+3,7

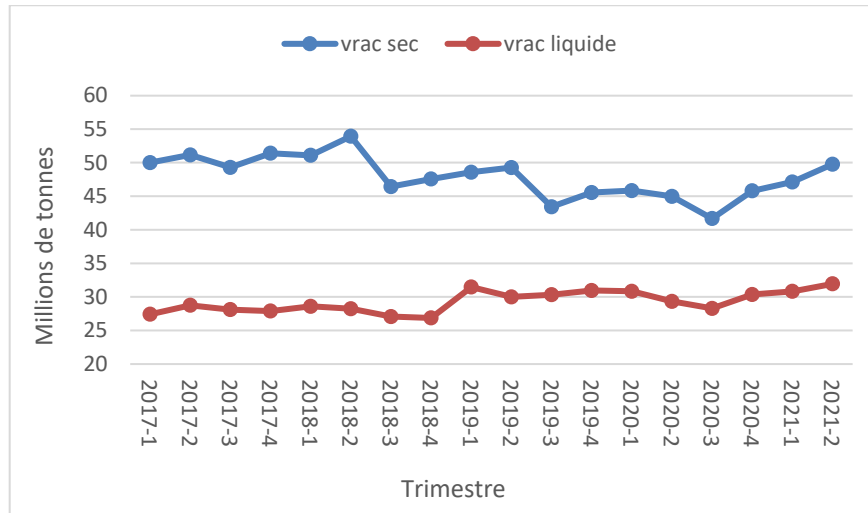
Sources : Eurostat [IWW_GO_QNAVE], Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Ports rhénans suisses

Pays-Bas

Aux Pays-Bas, le transport de vrac sec a enregistré une hausse considérable – environ 8 millions de tonnes – depuis le troisième trimestre 2020. Le volume transporté a de nouveau approché les 50 millions de tonnes au deuxième trimestre 2021. Ce chiffre était considéré comme la valeur trimestrielle moyenne pour le vrac sec aux Pays-Bas, avant l'année 2018, marquée par les basses eaux, et avant la pandémie de Covid.

En termes de pourcentage, le transport de vrac sec a augmenté de 7% au premier semestre 2021 par rapport à la même période de l'année précédente. Le vrac liquide a enregistré une hausse de 4%, qui contraste avec les baisses affichées par le vrac liquide sur le Rhin, en Allemagne et en Belgique.

FIGURE 3 : VOLUMES DE VRAC TRANSPORTÉS AUX PAYS-BAS

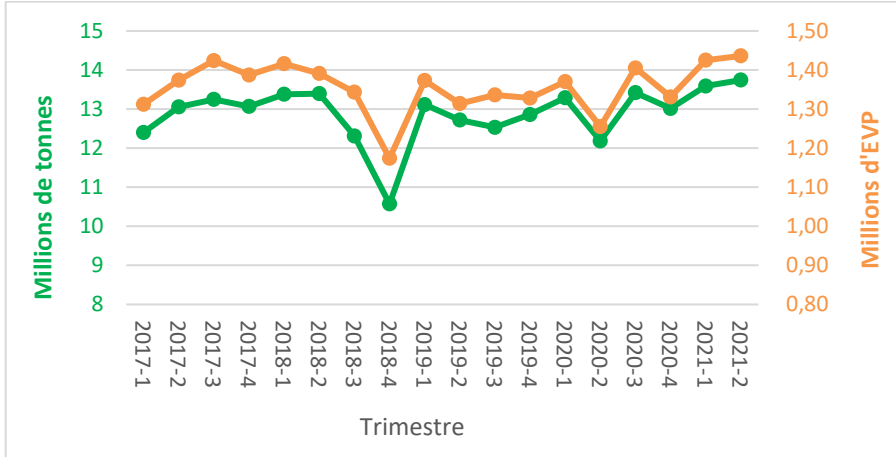


Source : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Le trafic de conteneurs a également augmenté au cours du premier semestre 2021. Par rapport au premier semestre 2020, il a augmenté d'environ 7% en ce qui concerne l'unité « tonnes », et de 9% en ce qui concerne l'unité « EVP ».

¹ Pour la Belgique ont été utilisés les résultats des deux administrations régionales des voies navigables (de Vlaamse Waterweg et SPW Service Public de Wallonie).

FIGURE 4 : VOLUME DE CONTENEURS TRANSPORTÉ AUX PAYS-BAS

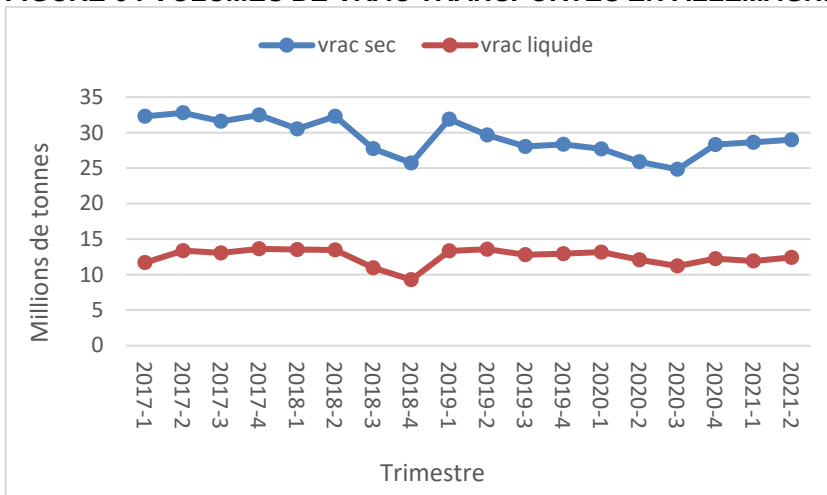


Source: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Allemagne

Le transport total de marchandises sur les voies de navigation intérieures allemandes a augmenté de 4,5 % au premier semestre 2021 par rapport au premier semestre 2020. Le niveau du premier semestre 2019 n'a cependant pas encore été atteint. La tendance a été particulièrement positive pour le vrac sec, qui a connu une reprise après une longue tendance à la baisse.

FIGURE 5 : VOLUMES DE VRAC TRANSPORTÉS EN ALLEMAGNE

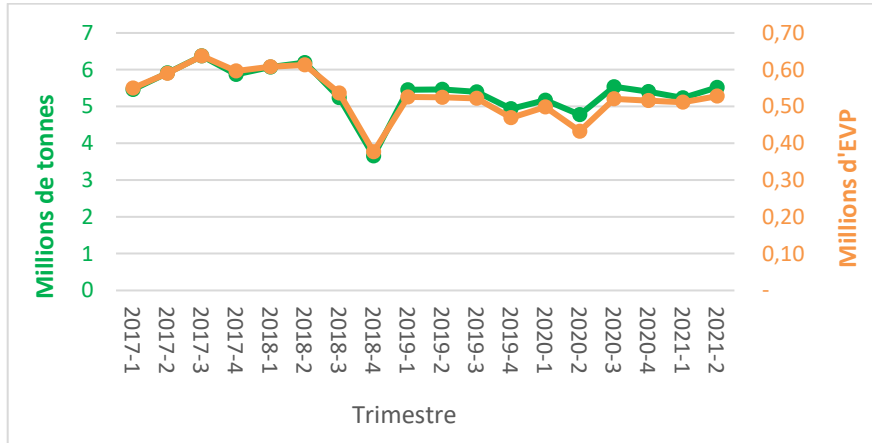


Source : Destatis

Le vrac liquide a enregistré des pertes significatives en ce qui concerne les produits pétroliers. La pandémie est en partie responsable de cette situation, étant donné qu'elle freine la demande de carburant. La hausse constante des cours du pétrole depuis le second semestre 2020 joue également un rôle.

Le transport de conteneurs a également augmenté au cours du premier semestre 2021. Par rapport au premier semestre 2020, il a augmenté d'environ 8% en ce qui concerne l'unité « tonnes », et de 12% en ce qui concerne l'unité « EVP ».

FIGURE 6 : VOLUME DE CONTENEURS TRANSPORTÉ EN ALLEMAGNE



Source : Destatis

Les transports de matières premières telles que le minerai de fer et le charbon à coke, qui dépendent de la production industrielle, ont enregistré des hausses significatives situées dans la fourchette à deux chiffres. Dans le cas du charbon, un autre facteur est venu s'ajouter. Le marché de l'énergie a ainsi connu une forte hausse des prix du gaz au cours du premier semestre 2021, ce qui a entraîné une augmentation nette de la demande de charbon. Les retombées sur le transport de charbon ont également été positives. La tendance générale du transport de charbon, enregistrée sur plusieurs années, reste néanmoins orientée à la baisse.

TABEAU 4 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURES ALLEMANDES AUX PREMIERS SEMESTRES 2019, 2020 ET 2021, DANS L'ENSEMBLE ET PAR PRINCIPAUX SEGMENTS DE MARCHANDISES

	T1 2019 en mio t.	T1 2020 en mio t.	T1 2021 en mio t.	Variation 2021/2020 en %
Transport total	106,3	94,8	99,1	+4,5
Produits pétroliers	17,6	16,5	15,1	-8,1
Sables, pierres, terres et matériaux de construction	16,1	14,6	14,6	-0,3
Produits chimiques	11,3	10,5	11,0	+4,4
Minerai de fer	10,8	9,0	11,0	+21,5
Combustibles solides (charbon)	13,9	9,0	11,3	+25,2
Produits agricoles	6,7	7,4	7,3	-1,3
Matières premières secondaires, déchets	5,7	5,7	5,9	+4,3
Métaux et produits métalliques	5,4	4,4	4,7	+5,3
Denrées alimentaires et fourragères	4,0	4,3	3,9	-8,7
Machines, équipements, véhicules	1,1	0,8	0,9	+14,5

Sources : Destatis, analyse de la CCNR

Belgique

Pour la Belgique sont utilisées les données des administrations régionales des voies navigables de Flandre et de Wallonie. En Flandre, le transport fluvial de marchandises a augmenté de 4%. Le segment le plus important (sables, terres et matériaux de construction) affiche une augmentation de 6,2%.

Des développements positifs ont également été enregistrés pour d'autres segments de marchandises tels que les produits agricoles (+4%) et les métaux et produits métalliques (+13,5%). Les minerais de fer et les combustibles solides ont également affiché une tendance à la hausse. L'augmentation de 24,6% pour le charbon souligne la demande accrue résultant de la hausse des prix du gaz.

Les produits pétroliers ont enregistré une baisse de 18,3%, ce qui est lié à la hausse des prix du pétrole, ainsi qu'à des effets particuliers relevés au premier semestre 2020, lorsque la baisse rapide des cours du pétrole avait déclenché une conjoncture exceptionnelle à court terme.

TABLEAU 5 : TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIES DE NAVIGATION INTERIEURES EN BELGIQUE-FLANDRE AUX PREMIERS SEMESTRES 2019, 2020 ET 2021, AU TOTAL ET PAR SEGMENT DE MARCHANDISES

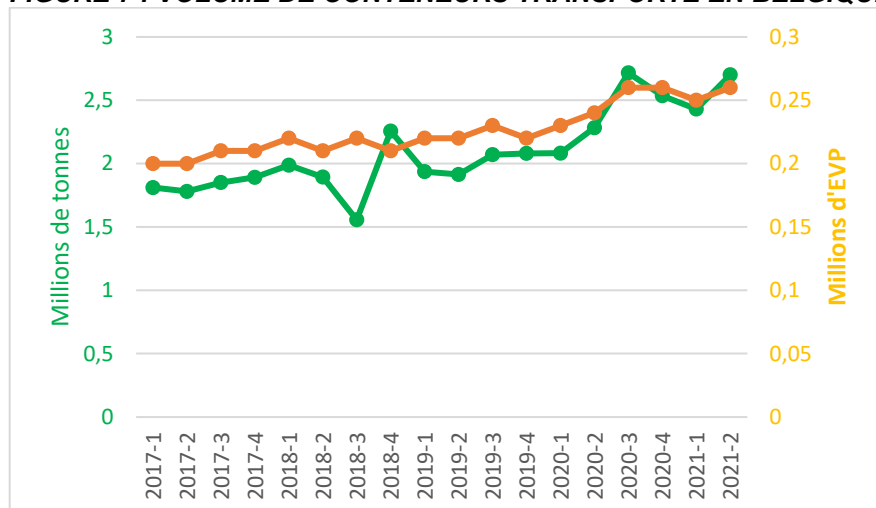
	T1 2019 en mio t.	T1 2020 en mio t.	T1 2021 en mio t.	Variation 2021/2020 en %
Transport total	36,0	34,7	36,1	+4,0
Sables, pierres, terres et matériaux de construction	14,1	12,9	13,7	+6,2
Produits pétroliers	3,2	3,7	3,0	-18,3
Marchandises diverses et autres	4,6	5,0	5,4	+8,8
Machines et équipements	3,2	3,3	3,3	-0,1
Produits agricoles	2,4	2,2	2,2	+4,0
Engrais	2,1	2,0	2,0	-1,2
Métaux et produits métalliques	2,3	1,8	2,1	+13,5
Denrées alimentaires et fourragères	1,8	1,7	1,5	-8,8
Minerai de fer	1,4	1,3	1,8	+37,9
Combustibles solides (charbon)	0,9	0,7	0,9	+24,6

Sources : De Vlaamse Waterweg, analyse de la CCNR

Le transport de conteneurs en Flandre n'est reparti à la hausse qu'au deuxième trimestre 2021, après avoir diminué entre le troisième trimestre 2020 et le premier trimestre 2021. Au cours du premier semestre 2021, 4,89 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par conteneurs (soit +12% par rapport à la même période de l'année précédente). Cela correspondait à un volume de 512 279 EVP (+10% par rapport à la même période de l'année précédente).

Aussi bien avec l'unité « EVP » qu'avec l'unité « tonnes », on constate une nette tendance à la hausse pour les dernières années (voir graphique).

FIGURE 7 : VOLUME DE CONTENEURS TRANSPORTÉ EN BELGIQUE-FLANDRE



Sources : De Vlaamse Waterweg, analyse de la CCNR

En Wallonie, les résultats du premier semestre ont été généralement moins positifs qu'en Flandre. La baisse globale du transport de marchandises était de -3,5%. Une tendance positive a été enregistrée pour les métaux et produits métalliques (+22,2%) ainsi que pour les produits chimiques (+13,6%). Pour les autres segments de marchandises, une tendance parfois sensiblement négative a prévalu.

TABLEAU 6 : TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE EN BELGIQUE-WALLONIE AUX PREMIERS SEMESTRES 2019, 2020 ET 2021 AU TOTAL ET PAR SEGMENT DE MARCHANDISES

	T1 2019 en mio t.	T1 2020 en mio t.	T1 2021 en mio. t	Variation 2021/2020 en %
Transport total	20,4	17,3	16,7	-3,5%
Sables, pierres, terres et matériaux de construction	8,3	7,0	6,8	-2,9%
Produits agricoles	2,3	1,9	1,9	0%
Métaux et produits métalliques	2,5	1,8	2,2	+22,2%
Engrais	1,8	1,7	1,4	-17,6%
Produits pétroliers	1,8	1,7	1,5	-11,8%
Marchandises diverses et autres	0,97	0,93	0,81	-12,9%
Combustibles solides (charbon)	0,81	0,62	0,45	-34,8%
Minerai de fer	0,78	0,65	0,61	-6,2%
Denrées alimentaires et fourragères	0,44	0,29	0,23	-20,7%
Produits chimiques	0,67	0,66	0,75	+13,6%

Sources : Service Public de Wallonie, analyse de la CCNR

France

Le transport de marchandises sur les voies navigables françaises a augmenté de 9,3% au premier semestre 2021. La croissance de 30% enregistrée pour le plus grand segment de marchandises (sables, terres et matériaux de construction) a été déterminante. Celui-ci n'a cependant pas encore retrouvé le niveau qui avait été le sien au premier semestre 2019. Les groupes de marchandises liés à la production d'acier et de produits chimiques ont également enregistré des hausses situées dans la fourchette à deux chiffres. En revanche, de fortes baisses ont été enregistrées pour les produits agricoles et les produits alimentaires et fourragers.

TABLEAU 7 : TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURES FRANÇAISES AUX PREMIERS SEMESTRES 2019, 2020 ET 2021, AU TOTAL ET PAR SEGMENT DE MARCHANDISES *

	T1 2019 en mio t.	T1 2020 en mio t.	T1 2021 en mio. t	Variation 2021/2020 en %
Transport total	28,7	23,6	25,8	+9,3
Sables, pierres, terres et matériaux de construction	12,8	9,3	12,1	+30,0
Produits agricoles	5,6	5,8	4,4	-24,1
Produits pétroliers	2,0	1,7	1,7	0
Denrées alimentaires et fourragères	1,8	1,7	1,3	-23,5
Cargaison de conteneurs, machines, équipements, véhicules	1,8	1,7	1,7	0
Produits chimiques	1,1	0,9	1,1	+22,2
Minerai de fer et déchets métalliques	1,0	0,8	1,1	+37,5
Métaux et produits métalliques	1,2	0,7	0,9	+28,6
Combustibles solides (charbon)	0,6	0,4	0,3	-25,0

Sources : VNF, analyse de la CCNR

* Les données pour le mois de mai 2021 ont été déterminées par VNF à partir d'estimations.

Le transport de conteneurs en France est inclus dans les données relatives au groupe de marchandises « cargaison de conteneurs, machines, équipements, véhicules », qui comprend également les marchandises et les cargaisons relatives à des projets industriels. Les données concernant le transport de conteneurs en EVP n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction du rapport.

Suisse

Le trafic de marchandises sur les voies de navigation intérieures suisses peut être mesuré sur la base du trafic d'exportation et d'importation des *Ports rhénans suisses*. Comme c'est d'abord en Suisse (à Rheinfelden, près de Bâle) que le Rhin commence à être navigable, le trafic de transit ne joue aucun rôle dans la navigation rhénane suisse. Les chiffres figurant dans le tableau ci-dessous comprennent le trafic fluvial de marchandises dans ces ports pour les premiers semestres 2019, 2020 et 2021. Le résultat semestriel de 2021 dépasse de 3,3% celui enregistré pour la même période l'année précédente. La raison de cette croissance réside principalement dans l'augmentation des importations de produits pétroliers raffinés, le plus grand segment du trafic fluvial de marchandises dans les *Ports rhénans suisses*.²

² Les informations et données concernant la Suisse sont toutes tirées du communiqué de presse suivant : *Port of Switzerland* (2020), communiqué de presse. Ports rhénans suisses au 1er semestre 2021.

TABLEAU 8 : TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURES SUISSES AUX PREMIERS SEMESTRES 2019, 2020 ET 2021, AU TOTAL ET PAR SEGMENT DE MARCHANDISES

	T1 2019 en mio t.	T1 2020 en mio t.	T1 2021 en mio t.	Variation 2021/2020 en %
Transport total	3,228	2,722	2,812	+3,3%
Pétrole, produits pétroliers raffinés liquides	1,51	1,26	1,30	+3,2%
Sables, pierres, terres et matériaux de construction	0,58	0,52	0,48	-7,6%
Denrées alimentaires et fourragères	0,25	0,24	0,25	+4,2%
Machines, équipements, véhicules	0,24	0,23	0,26	+13,0%
Produits chimiques	0,23	0,12	0,094	-25%
Fer, acier, métaux	0,15	0,10	0,19	+90%
Produits agricoles	0,13	0,11	0,10	-9,0%
Minerais et déchets métalliques	0,07	0,08	0,07	-12,5%
Engrais	0,07	0,05	0,05	0
Combustibles solides (charbon)	0,01	0,002	0,006	+200%

Source : Ports rhénans suisses, analyse CCNR

En ce qui concerne le transport de conteneurs, la manutention fluviale a atteint 61 451 EVP dans les *Ports rhénans suisses* au cours de la période considérée. Par rapport au résultat du premier semestre 2020 (56 112 EVP), cela représente une augmentation de 10%.

Les niveaux d'eau très favorables qui ont prévalu d'avril à juin 2021 ont contribué au bon résultat semestriel. Le début de l'année affichait des chiffres légèrement inférieurs en raison des inondations en février et de l'obstruction du canal de Suez en mars.

3. Transport de marchandises sur le Danube

Le tableau suivant contient les chiffres semestriels de la navigation sur le Danube pour les différents pays concernés, établis à partir des données communiquées par Eurostat et les offices statistiques nationaux.

TABLEAU 9 : VOLUME DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR VOIE FLUVIALE DANS LES PAYS DANUBIENS AU COURS DES PREMIERS SEMESTRES 2018, 2019, 2020 ET 2021

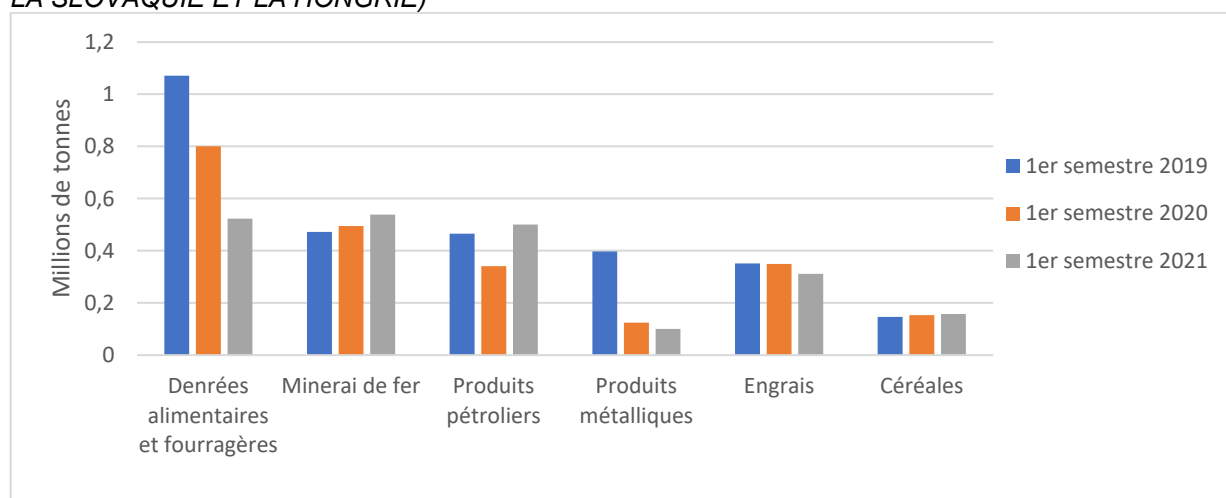
	Premier semestre 2018 en mio t.	Premier semestre 2019 en mio t.	Premier semestre 2020 en mio t.	Premier semestre 2021 en mio t.	Taux de variation 2021/2020 en %
Roumanie	13,4	15,6	15,0	15,1	0,0
Serbie	5,0	7,2	5,9	9,7	+63,9
Bulgarie	7,1	8,7	9,0	9,2	+1,6
Hongrie	4,0	4,8	4,5	4,3	-4,4
Autriche	4,6	4,7	4,3	4,4	+2,6
Slovaquie	3,4	3,6	3,0	3,0	0,0
Croatie	0,3	0,4	0,4	0,3	-20,4

Sources : Eurostat [IWW_GO_QNAVE], Institut national des statistiques de Roumanie, Office central hongrois des statistiques

Des statistiques inférieures à une année concernant le transport de marchandises sur le Danube par segments de marchandises et autres indicateurs (direction du trafic, type de bateau utilisé) ont été établies par le système d'observation du marché de la *Commission du Danube*. Dans ce système, l'enregistrement détaillé des données relatives au trafic sur le Danube est effectué sur la base de celles recueillies aux points de mesure situés sur différents tronçons du Danube (Danube supérieur : frontière entre l'Allemagne et l'Autriche, frontière entre la Slovaquie et la Hongrie ; Danube moyen : frontière entre la Hongrie, la Croatie et la Serbie ; Danube inférieur : canal Danube - mer Noire).

Sur le Danube supérieur, près d'un million de tonnes de marchandises ont été transportées à la frontière germano-autrichienne au cours du premier semestre. Cela représente un recul important de près de 40% par rapport à la même période de l'année précédente. Aussi bien le trafic vers l'amont que vers l'aval ont connu une forte baisse des volumes. Toujours sur le Danube supérieur, à la frontière entre la Slovaquie et la Hongrie, 2,6 millions de tonnes de marchandises ont été transportées au premier semestre 2021, ce qui représente une baisse de près de 4% par rapport à la même période de l'année précédente.

FIGURE 8 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE DANUBE SUPERIEUR (FRONTIERE ENTRE LA SLOVAQUIE ET LA HONGRIE) *

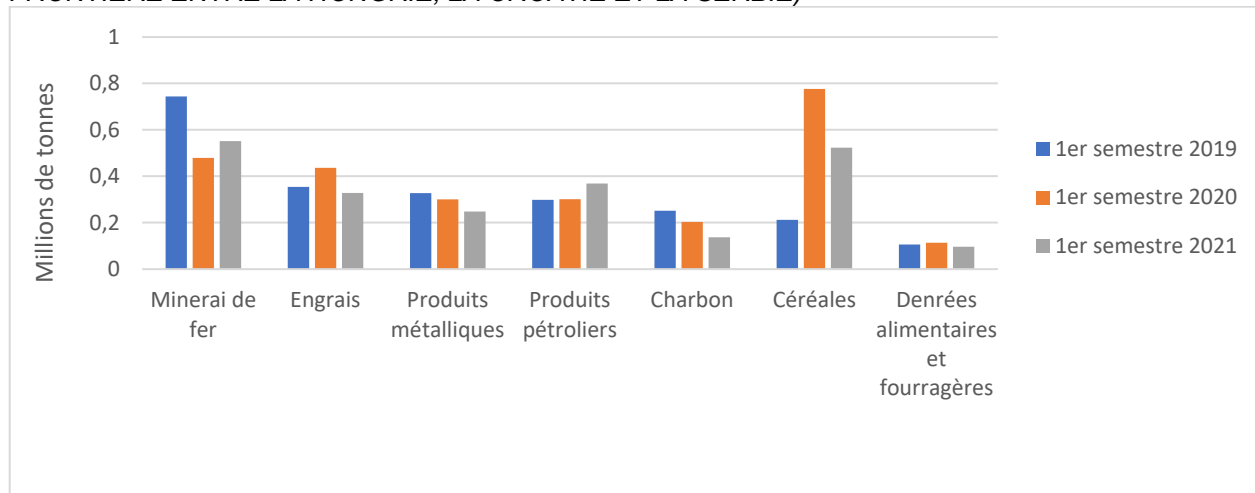


Source : *Commission du Danube, rapports d'observation du marché pour le premier semestre 2020*

* *Écluse de Gabčíkovo*

Dans le sud de la Hongrie, 3,1 millions de tonnes de marchandises ont été enregistrées sur le Danube moyen au premier semestre 2021. Cette valeur est proche de celle enregistrée à la même période de l'année précédente. Le transport de céréales n'a certes pas pu atteindre les valeurs élevées de 2020, mais il est resté supérieur à celles affichées en 2019. Les céréales sont principalement transportées sur le Danube moyen, vers l'aval, en direction des ports maritimes de la mer Noire (principalement vers Constanța).

FIGURE 9 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE DANUBE MOYEN (PRÈS DE LA FRONTIÈRE ENTRE LA HONGRIE, LA CROATIE ET LA SERBIE) *



Source : Commission du Danube, Rapport d'observation du marché pour le premier semestre 2020

* Point de mesure Mohács/sud de la Hongrie

Au cours du premier semestre 2021, le trafic de marchandises sur le canal Danube-mer Noire a atteint 8,4 millions de tonnes, ce qui représente une augmentation de 5% par rapport à l'année précédente. Ce canal peut être emprunté aussi bien par les bateaux de navigation intérieure que par les navires de mer.

Les statistiques inférieures à une année qui sont disponibles pour le transport de marchandises sur le Danube par catégories de marchandises montrent une évolution plus favorable dans la région du Danube inférieur et du Danube moyen que dans la région du Danube supérieur. Cette tendance s'inscrit pour l'essentiel dans la continuité des évolutions qui avaient déjà pu être observées pour les années précédentes. Une raison majeure à l'origine de cette situation réside, d'une part, dans les restrictions imposées au tirant d'eau des bateaux dans la région du Danube supérieur. Une autre raison majeure est d'ordre économique. Le transport de céréales est un segment de marché qui joue un rôle important en termes de volume, surtout dans la région du Danube moyen et inférieur. Les transports de céréales ont connu une évolution nettement plus favorable que tous les autres segments de marchandises de la navigation sur le Danube en 2020 et 2021. En raison de l'importance des stocks de céréales constitués au cours des années 2020/2021, la Commission du Danube s'attend à ce que les volumes de céréales transportés au cours du second semestre 2021 soient comparables.

Pour le segment de l'acier, une reprise est attendue pour toute l'année 2021, mais elle ne compensera pas encore entièrement le recul de la production d'acier et des transports correspondants enregistrés en 2020 sur le Danube moyen.

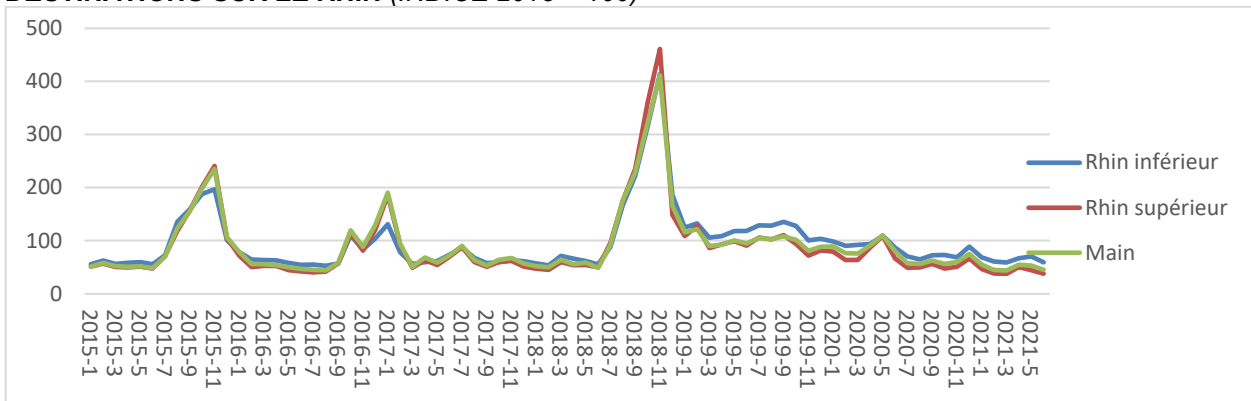
4. Taux de fret

Dans un premier temps sont examinés les taux de fret applicables aux marchandises liquides (gasoil) dans la région du Rhin. Au cours du premier semestre 2021, les taux de fret applicables au gasoil/diesel et à l'essence sur le marché au comptant dans le cadre du commerce entre la région ARA et le Rhin ont suivi une tendance négative. Celle-ci prolongeait l'infléchissement amorcé après la période de basses eaux de 2018. L'un des principaux facteurs qui pèsent sur les taux de fret est la persistance de la pandémie et son influence négative sur la mobilité et la demande de carburant. La demande de transport de carburants et, par conséquent, les taux de fret s'en trouvent impactés.

L'hydraulicité n'a pas non plus permis de soutenir les taux de fret, étant donné que les niveaux d'eau étaient relativement élevés, sauf à la fin du mois d'avril.

La hausse des prix sur les marchés au comptant des produits pétroliers a également eu une incidence négative sur les taux de fret. Enfin, la structure des échéances sur les marchés à terme était orientée vers le déport (*backwardation*), ce qui signifie que l'on s'attendait à une baisse des prix du pétrole et qu'il y avait donc peu d'incitation à stocker.

FIGURE 10 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LE GAZOLE DE LA RÉGION ARA VERS DES DESTINATIONS SUR LE RHIN (INDICE 2015 = 100)

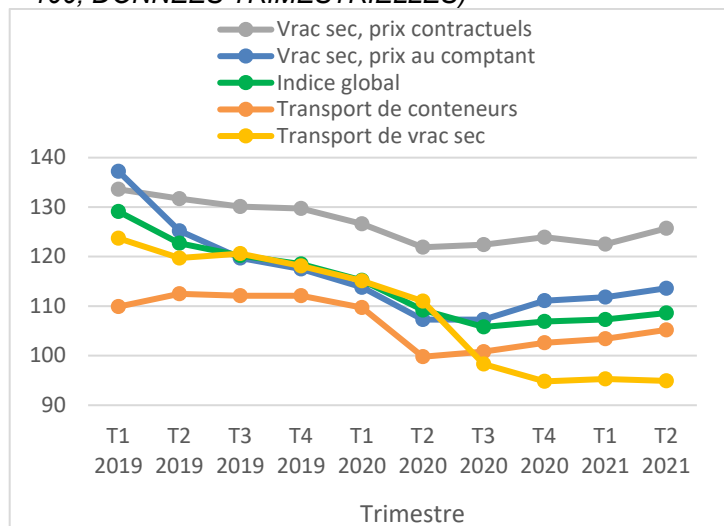


Source : calcul de la CCNR basé sur des données de PJK International

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.

L'office 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.

FIGURE 11 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET PAR TRIMESTRE POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL NÉERLANDAISES EN FONCTION DU SEGMENT DE MARCHÉ (INDICE 2015 = 100, DONNÉES TRIMESTRIELLES)



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

Au troisième trimestre 2020, les prix du transport des cargaisons sèches et des conteneurs ont semblé se stabiliser. Une tendance à la hausse se dessine pour les trimestres suivants. Pour les marchandises liquides, les taux de fret sont restés à un niveau faible.

En l'absence d'étiages au premier semestre 2021, les taux de fret ont été principalement influencés par la demande de transport. Dans l'ensemble, la demande de transport de marchandises liquides a légèrement reculé dans le bassin du Rhin, alors que le transport de marchandises sèches et de conteneurs augmentait. L'évolution des taux de fret par segment de marchandises reflète ces différentes tendances.

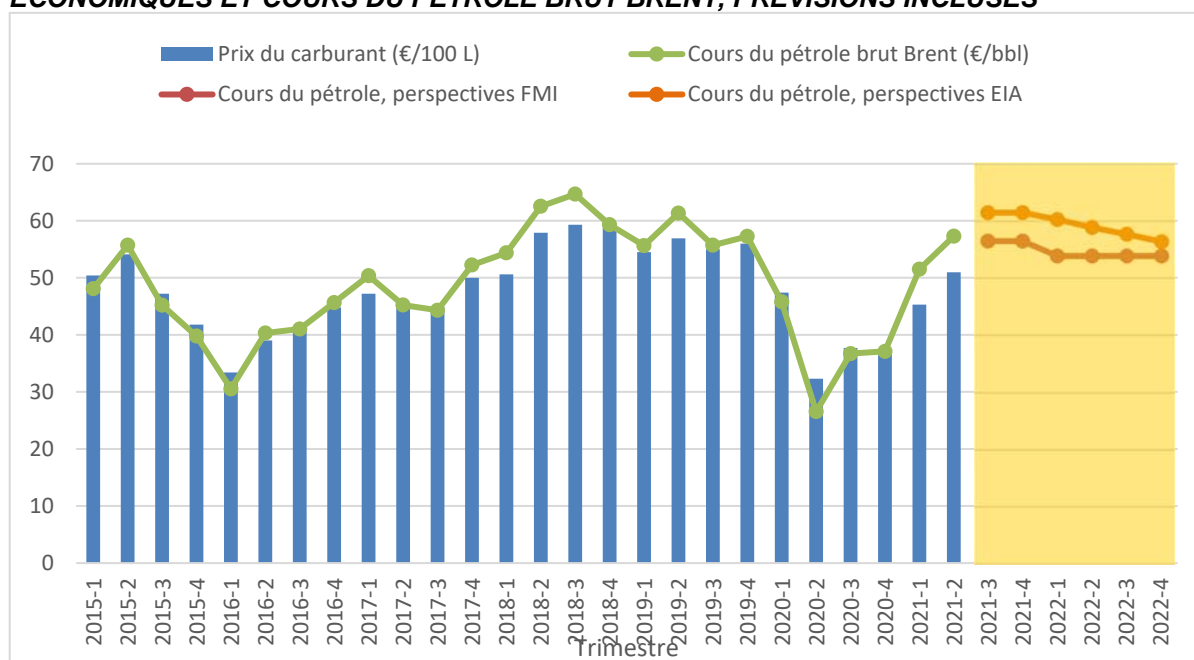
Selon les informations fournies par la Commission du Danube, des taux de fret très élevés ont été atteints dans la région du Danube pour le blé provenant de la région de la mer Noire. La raison en était la forte demande de transport de céréales.

5. Évolution des coûts

Les coûts du carburant sont analysés sur la base des prix du gasoil/diesel publiés par le système de surveillance des prix de l'énergie du ministère belge des affaires économiques³. Une comparaison avec les cours du pétrole révèle une corrélation très étroite entre les cours du pétrole et les prix du carburant, qui sert de base aux perspectives pour les prix du carburant. La courbe du cours du pétrole brut, mesuré en barils (*barrels* de 159 litres), suit la courbe du prix du carburant (unité de mesure : 100 litres). Cette approche montre la corrélation qui existe entre les deux valeurs et met en évidence le prix atteint par les produits pétroliers transformés qui est supérieur à celui du pétrole brut.

Au cours de l'année 2021, les cours du pétrole – et donc aussi les prix du carburant – ont poursuivi leur tendance à la hausse. Les cours du pétrole ont atteint 68,8 dollars américains au deuxième trimestre de 2021 (soit environ 57,3 euros, avec un taux de change de 1,20 dollar américain pour 1 euro).

FIGURE 12 : PRIX MOYEN DU CARBURANT SELON LE MINISTÈRE BELGE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET COURS DU PÉTROLE BRUT BRENT, PRÉVISIONS INCLUSES*



Sources : ITB et SPF Economie (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.

³ Les prix sont des prix maximaux, valables pour une quantité d'achat d'au moins 2 000 litres de gasoil.

L'Agence d'information sur l'énergie des États-Unis (Energy Information Administration, EIA) prévoit – dans ses dernières perspectives à court terme de septembre 2021 – que les cours au comptant du pétrole brut Brent se situeront en moyenne à environ 72 dollars américains par baril en 2021, et à environ 66 dollars américains par baril en 2022, contre une moyenne de 41,8 dollars américains en 2020.

Les perspectives du FMI relatives aux cours du pétrole indiquent des valeurs légèrement inférieures. Cela s'explique par les différentes hypothèses concernant le rythme de la reprise économique et la croissance de la production pétrolière des pays de l'OPEP et des États-Unis⁴.

Sur la base de ces considérations, les prix du carburant en navigation intérieure devraient se maintenir dans une fourchette comprise entre 54 et 60 euros pour 100 litres pendant le reste de l'année 2021 et en 2022.

Les cours du pétrole ont augmenté plus que prévu au cours des mois de septembre et octobre 2021, et dépassé la marque des 70 euros pour 100 litres en octobre et novembre. Une tendance à la baisse a cependant été amorcée en novembre, ce qui correspond à la tendance illustrée dans la partie prévisionnelle du graphique.

6. Transport de passagers

L'évolution du transport de passagers est mesurée à l'aide de quatre indicateurs différents, dont trois sont disponibles sous forme de données mensuelles, et un sous forme de données trimestrielles. D'un point de vue géographique, les quatre indicateurs couvrent une part importante du marché européen des croisières fluviales. Ces indicateurs permettent ainsi de vérifier dans quelle mesure les croisières fluviales et la navigation de passagers dans son ensemble suivent une trajectoire de reprise. Comme le soulignent plusieurs rapports de marché, ce secteur est celui qui a été le plus touché par la pandémie de Covid.

Les quatre indicateurs susmentionnés sont les suivants :

- 1) le nombre de bateaux à cabines qui franchissent chaque mois l'écluse d'Iffezheim sur le Rhin ;
- 2) le nombre de bateaux à cabines qui franchissent chaque mois l'écluse de Gabčíkovo sur le Danube (frontière entre la Slovaquie et la Hongrie) ;
- 3) l'évolution du chiffre d'affaires mensuel de la navigation à passagers en France en termes d'indice, en prenant 2015 comme année de référence ;
- 4) l'évolution du chiffre d'affaires trimestriel dans le secteur allemand du transport fluvial de passagers en termes d'indice, avec 2015 comme année de référence.

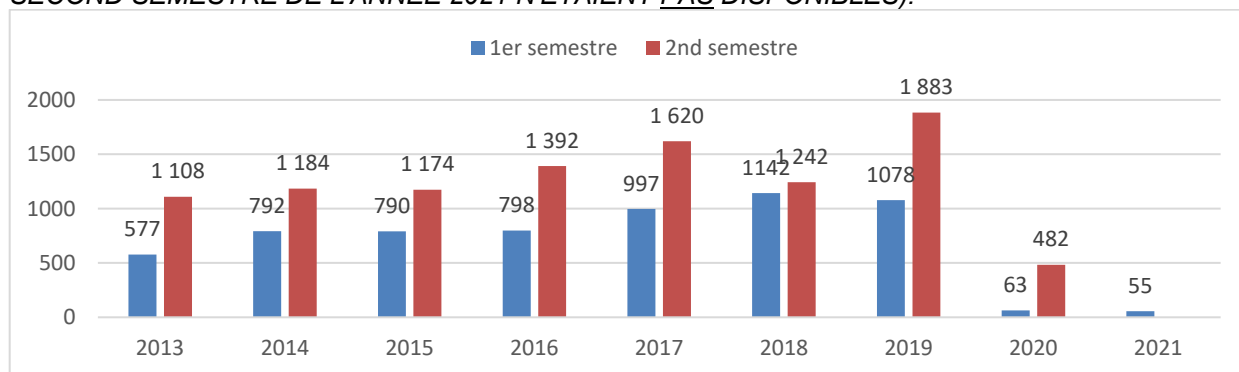
Ad 1) Passage de bateaux à cabines à l'écluse d'Iffezheim

L'écluse d'Iffezheim constitue le point de mesure pour le Rhin. Le nombre de bateaux de croisière franchissant cette écluse sur le Rhin supérieur est un indicateur important pour le secteur européen des croisières, le Rhin affichant, après le Danube, les chiffres les plus élevés en matière de croisière fluviale. Grâce aux données collectées à l'écluse d'Iffezheim, il est possible de suivre le trafic de croisière entre Amsterdam et Bâle.

Au cours du second semestre 2020, le trafic sur le Rhin est resté très faible, parallèlement à une levée des mesures de confinement qui n'a été que progressive. Au cours du premier semestre 2021, les chiffres sont toutefois retombés encore plus bas, étant donné que la situation sanitaire liée à la pandémie s'est à nouveau nettement aggravée au printemps 2021.

⁴ Source: US Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, September 2021. Disponible à l'adresse <https://www.eia.gov/outlooks/steo/>. Les valeurs relatives aux cours du pétrole en dollars américains sont converties en euros et représentées dans le graphique. Le taux de change utilisé pour cette conversion est de 1,18 dollar américain pour 1 euro au 1er trimestre 2021 et de 1,20 dollar américain pour 1 euro au 2ème trimestre 2021.

FIGURE 13 : NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE FRANCHISSANT L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM SUR LE RHIN SUPÉRIEUR PAR SEMESTRE (LES DONNÉES RELATIVES AU SECOND SEMESTRE DE L'ANNÉE 2021 N'ÉTAIENT PAS DISPONIBLES).

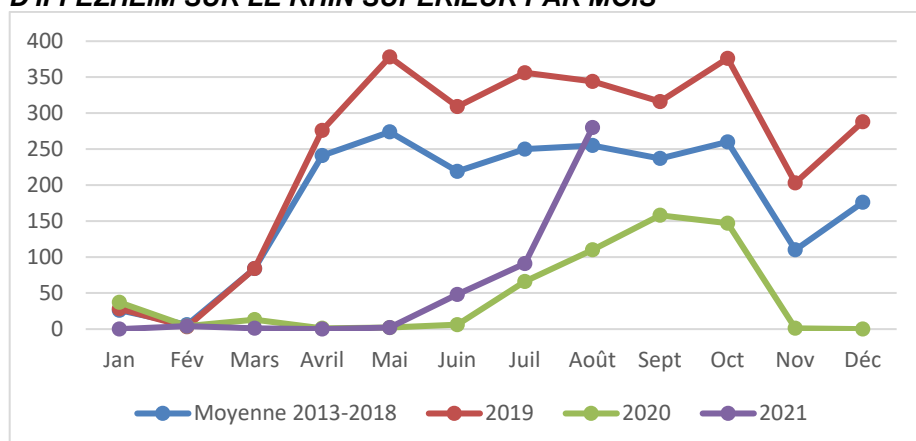


Source : administration allemande des voies navigables et de la navigation

Au moment de la rédaction du présent rapport, les chiffres disponibles s'arrêtaient au mois d'août 2021. Le nombre de bateaux de croisière enregistrés à l'écluse d'Iffezheim pour cette période-là avait fortement augmenté. Il est cependant beaucoup trop tôt pour considérer qu'il s'agit d'une véritable reprise dans ce segment de marché.

Plusieurs indicateurs montrent que la pandémie n'est pas encore terminée. Il y a tout de même eu, en août 2021, un dépassement de la valeur affichée l'année précédente (août 2020), et même un dépassement de la valeur moyenne enregistrée pour le mois d'août sur la période 2013-2018.

FIGURE 14 : NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE FRANCHISSANT L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM SUR LE RHIN SUPÉRIEUR PAR MOIS

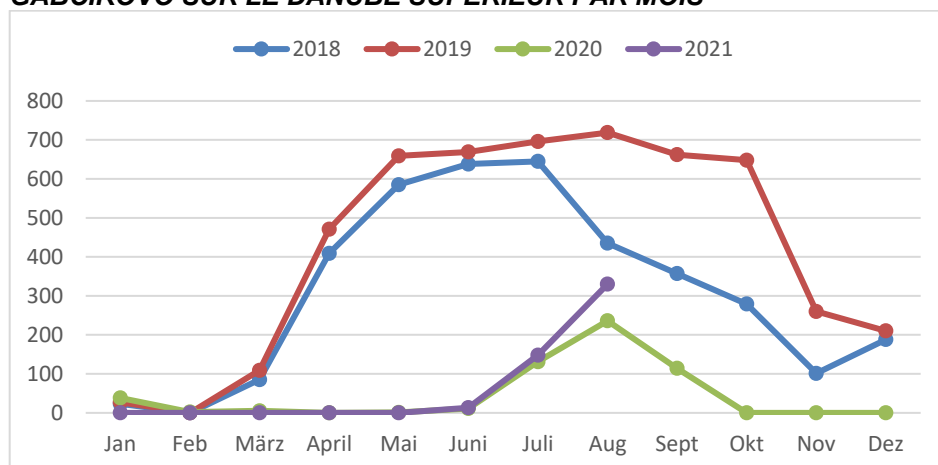


Source : administration allemande des voies navigables et de la navigation

Ad 2) Trafic des bateaux à cabines à l'écluse de Gabčíkovo

Cette écluse, située à la frontière entre la Slovaquie et la Hongrie, revêt une importance particulière parce que ce point frontalier se trouve entre Vienne et Budapest. Ainsi, tous les bateaux de croisière fluviale qui se rendent à Budapest depuis Passau ou Vienne passeront par ce point frontalier. Les croisières entre Passau et Budapest constituent l'une des principales formes de croisière fluviale en Europe. Ceci est démontré par le simple fait que les chiffres du graphique suivant sont plus élevés que ceux enregistrés sur le Rhin à Iffezheim.

FIGURE 15 : NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE FRANCHISSANT L'ÉCLUSE DE GABČIKOVO SUR LE DANUBE SUPÉRIEUR PAR MOIS



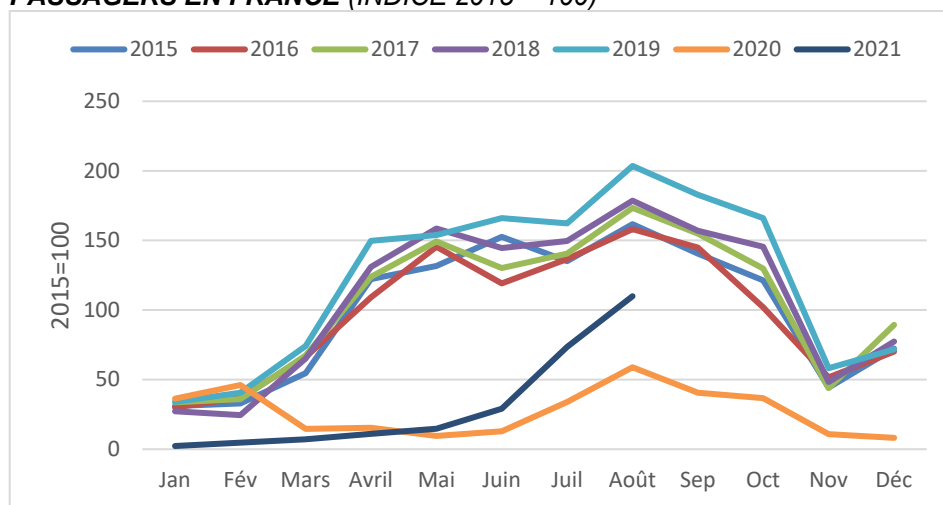
Source : Observation du marché par la Commission du Danube

Si l'on compare plus précisément les chiffres du Rhin et du Danube, on constate que la baisse a été plus importante en pourcentage sur le Danube que sur le Rhin. Les deux points de mesure ont en commun le fait qu'entre janvier et mai 2021 aucun bateau à cabines ne les a franchis et que l'activité était donc nulle. Ce dernier cas de figure s'est essentiellement reproduit au printemps 2020. Quelques croisières ont à nouveau été organisées en juillet et août 2021.

Ad 3) Évolution du chiffre d'affaires du secteur français du transport fluvial de passagers

Le graphique suivant montre l'évolution du chiffre d'affaires mensuel de la navigation à passagers en France pour les années 2015 à 2021 (jusqu'en août) en termes d'indice avec 2015 comme année de référence. L'évolution de la courbe pour l'année 2021 présente de nettes similitudes avec l'évolution de la navigation à cabines sur le Rhin et le Danube. Le fait que la courbe relative à l'année 2019 soit la courbe la plus élevée pour la période allant de 2015 à 2021 reflète également les valeurs illustrées dans les graphiques consacrés au Rhin et au Danube. On constate donc ici un parallélisme frappant en ce qui concerne le développement du transport fluvial de passagers dans différentes régions européennes.

FIGURE 16 : ÉVOLUTION MENSUELLE DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA NAVIGATION À PASSAGERS EN FRANCE (INDICE 2015 = 100)



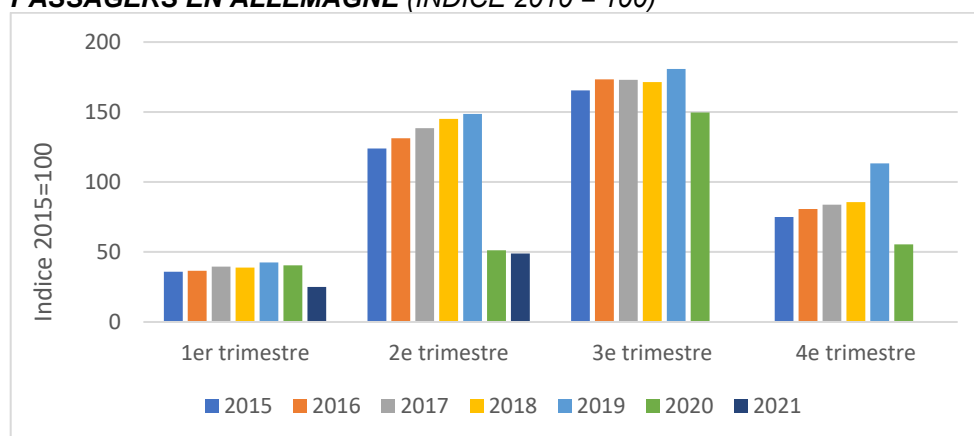
Source : INSEE, Indice de chiffre d'affaires – Transports fluviaux de passagers (NAF rév. 2, niv. groupe poste 50.3)

Ad 4) Évolution du chiffre d'affaires de la navigation à passagers en Allemagne

L'existence de données trimestrielles exige un autre mode de représentation graphique. Aux fins de l'interprétation des données, il est important de mentionner que cette évolution du chiffre d'affaires se rapporte à l'ensemble de la navigation à passagers et non pas uniquement aux croisières fluviales. Les entreprises d'excursions journalières sont donc également incluses dans les données. Il en va d'ailleurs de même pour l'évolution du chiffre d'affaires français, présentée ci-dessus.

Le fait que les valeurs pour le premier et le deuxième trimestres 2021 soient encore inférieures aux valeurs déjà très basses du premier semestre 2020 confirme le constat déjà fait plus haut d'une situation de crise persistante en ce qui concerne le transport de passagers.

FIGURE 17 : ÉVOLUTION TRIMESTRIELLE DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA NAVIGATION À PASSAGERS EN ALLEMAGNE (INDICE 2010 = 100)



Source : Destatis – base de données Genesis en ligne

Pour la période pluriannuelle, on peut observer une tendance à la hausse, qui apparaît surtout dans les données relatives aux deuxième et quatrième trimestres. Pour la haute saison proprement dite (troisième trimestre), une telle tendance à la hausse n'est pas observée. Ce phénomène peut être interprété par une tendance à l'élargissement de la saison, en passant de la haute saison estivale classique à une activité de transport de passagers au printemps, en été, en automne, et parfois même en hiver.

7. Résumé et perspectives

L'évolution du transport de marchandises au cours du premier semestre montre, pour les États rhénans et le Rhin, une nette reprise des transports de vrac sec. Cette tendance traduit la normalisation de la production industrielle (en particulier la production d'acier) en Europe occidentale, ainsi que d'autres effets. Parmi ceux-ci figure notamment une augmentation de la demande de charbon, en conséquence de la forte hausse des prix du gaz.

Pour le vrac liquide, l'évolution a été globalement moins positive. Telle est notamment la situation qui prévaut sur le Rhin, en Allemagne, en Belgique et en France, où le transport de produits pétroliers a diminué ou est demeuré constant. Aux Pays-Bas et en Suisse, en revanche, ce secteur a connu une croissance. Les baisses susceptibles d'être observées pour les produits pétroliers découlent de la hausse des cours du pétrole et d'un effet de base. La demande de transport a été forte pour ces marchandises au cours du premier semestre 2020, ce qui explique les différences entre les premiers semestres 2021 et 2020. La pandémie et l'électrification du secteur des transports ont également eu un effet modérateur.

Le transport de conteneurs sur le Rhin et en Allemagne a pour le moins permis de compenser les pertes subies en raison de la pandémie. Son niveau y est cependant encore bien inférieur aux quantités observées jusqu'au milieu de l'année 2018, c'est-à-dire jusqu'au début de la crise des basses eaux. Aux Pays-Bas et en Belgique (surtout en Flandre), le transport de conteneurs a connu une évolution bien plus positive ces dernières années que sur le Rhin traditionnel et en Allemagne, et a poursuivi une tendance à la hausse au cours du premier semestre 2021.

L'évolution des taux de fret a globalement suivi celle de la demande de transport. Ainsi, les taux de fret pour les marchandises sèches en vrac et le trafic de conteneurs dans le bassin du Rhin ont augmenté à partir du deuxième semestre 2020, une tendance qui s'est poursuivie au premier semestre 2021. En ce qui concerne le vrac liquide, aucune reprise n'était toutefois visible, mais une nouvelle baisse des taux a été enregistrée. Les prix du carburant dans le secteur de la navigation intérieure suivent une tendance à la hausse, parallèlement à l'augmentation continue des cours du pétrole.

Les résultats du transport de marchandises sur le Danube montrent, pour le premier semestre, une légère reprise du transport en ce qui concerne le minerai de fer, et un niveau durablement élevé du transport de céréales. Les résultats varient toutefois selon les secteurs du Danube. La région du Danube moyen et inférieur a connu une évolution plus favorable que celle du Danube supérieur. Les taux de fret ont augmenté pour les transports de céréales dans la région du Danube moyen et inférieur.

Ainsi qu'il ressort de divers indicateurs pour différentes régions européennes, le transport fluvial de passagers suit une tendance ou un schéma commun dans ses régions d'activité principales en Europe. Ce schéma montre que le trafic de bateaux de croisière est resté à un niveau proche de zéro durant la première moitié des années 2020 et 2021. Pendant la seconde moitié des années 2020 et 2021, sont apparus en juillet et en août les premiers signes d'une reprise temporaire de l'activité. Cet effet a été plus marqué en 2021 qu'en 2020, du moins en ce qui concerne les mois de juillet et août. Les données relatives aux mois de septembre à décembre 2021 n'étaient pas encore disponibles.

Les perspectives relatives au transport de marchandises et au transport de passagers sont totalement différentes. En ce qui concerne le transport de marchandises, la reprise devrait se poursuivre au second semestre 2021 et en 2022. La tendance positive pour le vrac sec et les conteneurs devrait également perdurer avec la reprise de la production industrielle. En raison de l'augmentation attendue des cours du pétrole, il ne devrait pas y avoir de croissance concernant le vrac liquide dans un avenir proche, à l'exception des produits chimiques.

Le transport fluvial de passagers est beaucoup plus dépendant de l'évolution de la situation sanitaire liée à la pandémie. Jusqu'à présent, ce secteur n'a guère pu se soustraire aux mesures de confinement, ce qui a fortement impacté son activité. Un léger assouplissement des restrictions imposées aux déplacements s'est fait sentir sous la forme d'une augmentation marginale de l'activité (constatée à partir du nombre de passages de bateaux), à chaque fois vers le milieu des années 2020 et 2021. La persistance de la situation sanitaire liée à la pandémie génère un degré élevé d'incertitude et présente le risque de nouvelles restrictions de voyage. Cela laisse présager que la situation du transport de passagers restera difficile en 2022.

PROTOCOLE 13

Patentes de batelier et équipages

Pas de résolution.

PROTOCOLE 14

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Fixation du taux limite d'alcoolémie applicable à l'intégralité de l'équipage minimum en service (Article 1.03, chiffre 4, du RPNR)

1. L'Acte de Mannheim donne pour mission à la Commission Centrale de garantir la liberté de la navigation sur le Rhin et d'assurer à travers ses règlements un haut niveau de sécurité de cette navigation.
2. L'article 1.03, chiffre 4, du RPNR définit un taux limite d'alcoolémie qui ne s'applique qu'aux membres d'équipage qui déterminent le cap et la vitesse du bateau. Or, l'incidence d'une concentration d'alcool trop haute dans le sang sur la sécurité ne se limite pas aux membres d'équipage qui déterminent le cap et la vitesse du bâtiment.
3. L'équipage minimum a été défini sur la base de critères de sécurité. En effet, l'équipage minimum est défini dans l'article 1.01 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) comme « *l'équipage prescrit conformément aux articles 3.15 à 3.23 du présent Règlement* ». Ces articles distinguent, en fonction du type de bâtiment et du mode d'exploitation du bateau, l'équipage minimum devant se trouver à bord.
4. Concrètement, cela signifie que ces membres de l'équipage minimum doivent toujours être en mesure d'exercer leurs fonctions pendant toute la durée où ils sont en service à bord. Tel est le cas en particulier pour les manœuvres d'amarrage, le passage des écluses et les situations d'urgence. Surtout dans les situations de danger, tous les membres de l'équipage minimum doivent à tout moment être en mesure d'intervenir et, en cas d'urgence, de manœuvrer et d'arrêter le bâtiment. De même, ils doivent être en mesure de porter assistance à d'autres bâtiments en application de l'article 1.16 du RPNR.
5. La présente proposition d'amendement vise à étendre le taux limite d'alcoolémie applicable au conducteur et aux autres personnes à bord qui déterminent temporairement elles-mêmes la route et la vitesse du bâtiment à l'intégralité de l'équipage minimum en service. Les critères d'alcoolémie retenus pour déterminer le seuil au-delà duquel l'altération des facultés de la personne qui détermine la route et la vitesse est avérée, sont :
 - la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 ‰ ou plus
 - ou
 - la quantité d'alcool absorbée correspond à une concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré telle qu'elle ne permet pas aux membres en service de l'équipage minimum d'assurer leurs fonctions.
6. A contrario, les membres de l'équipage minimum n'entrent pas dans le champ d'application de la présente proposition d'amendement lorsqu'ils sont au repos.
7. Soutenue par la profession, l'extension du taux limite d'alcoolémie à l'intégralité de l'équipage minimum en service permet de contribuer davantage à la sécurité de la navigation rhénane.
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 doit répondre l'amendement proposé

L'amendement figurant en annexe vise à étendre le taux limite d'alcoolémie applicable au conducteur et aux autres personnes à bord qui déterminent temporairement elles-mêmes la route et la vitesse du bâtiment à l'intégralité de l'équipage minimum en service.

L'équipage minimum a été défini sur la base de critères de sécurité. Il réalise donc des actions qui doivent être sûres en permanence. Ainsi cet amendement prévoit que les facultés de cet équipage ne peuvent plus être altérées par une consommation excessive d'alcool.

Cet amendement contribue donc à renforcer le niveau de sécurité de la navigation rhénane.

Éventuelles alternatives à l'amendement envisagé

Il serait possible de ne pas modifier le RPNR. Cela reviendrait à conserver le taux limite d'alcoolémie applicable au conducteur et aux autres personnes à bord qui déterminent temporairement elles-mêmes la route et la vitesse du bâtiment, ce qui ne permettrait pas d'augmenter le niveau de sécurité de la navigation rhénane.

Conséquences de cet amendement

L'article 1.03, chiffre 4, du RPNR est modifié.

Cet amendement n'entraîne pas de coûts additionnels pour la profession et le coût est limité au coût des contrôles supplémentaires pour vérifier son application.

Conséquences d'un rejet de cet amendement

Il serait possible de renoncer à cet amendement mais cela ne permettrait pas de contribuer davantage à la sécurité de la navigation rhénane.

Si les facultés de l'équipage étaient altérées par une consommation excessive d'alcool, la sécurité de certaines actions ne pourrait pas être garantie, ce qui nuirait également à la sécurité de la navigation.

Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

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

adopte l'amendement au Règlement de police pour la navigation du Rhin annexé à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2022.

Annexe

Annexe au protocole 14

L'article 1.03, chiffre 4, est rédigé comme suit :

- « 4. Les facultés des membres en service de l'équipage minimum prescrit par le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ne doivent pas être altérées par une fatigue excessive, par les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues, ni pour un autre motif.

Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 ‰ ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il est interdit aux membres en service de l'équipage minimum d'assurer leurs fonctions.

Les phrases 1 et 2 ci-avant s'appliquent par analogie aux autres personnes se trouvant à bord qui déterminent temporairement elles-mêmes la route et la vitesse du bâtiment. »

PROTOCOLE 15

Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à la mise en cohérence de l'article 3.02 relatif aux feux

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. Partant, la version actuelle de l'article 3.02 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) comporte des références obsolètes à des directives européennes. Aussi convient-il de mettre en cohérence les dispositions de l'article 3.02 du RPNR avec les exigences de l'article 7.05 de l'ES-TRIN, où sont définies les exigences techniques applicables aux feux de navigation. Le RPNR prévoit également d'autres exigences pour les feux. L'article 1.01, lettres t), u) et v) définit notamment les couleurs, l'intensité et le caractère scintillant du feu.
3. La présente proposition d'amendements propose également de refondre l'article 3.02 du RPNR. En pratique, il s'agit de mettre en cohérence le libellé de l'article 3.02 du RPNR qui se traduit par une actualisation des renvois, par une harmonisation de la terminologie dans les différentes versions linguistiques et par une simplification de l'utilisation des termes. Partant, il est proposé d'utiliser la terminologie suivante :
 - un terme générique : « feux / Lichter / lichten » qui comprend à la fois les feux de navigation et les signaux lumineux.
 - un autre terme lorsque le RPNR renvoie aux prescriptions de l'ES-TRIN, à savoir aux « feux de navigation, Signalleuchten, navigatielantaarns ».
4. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

En résumé, les amendements figurant en annexe ont plusieurs objectifs :

- Le premier objectif de ces amendements est de procéder aux adaptations réglementaires indispensables, sachant que les références actuelles aux directives européennes sont obsolètes.
- Un autre objectif est d'apporter quelques clarifications rédactionnelles afin d'améliorer l'accessibilité de la nouvelle réglementation. La refonte de l'article 3.02 du RPNR permet aussi de simplifier et de moderniser la rédaction. 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.

Éventuelles alternatives aux amendements envisagés

Il serait certes possible de renoncer à la mise en cohérence de l'article 3.02 du RPNR, mais cela affaiblirait la sécurité juridique, la lisibilité et l'accessibilité de la réglementation rhénane.

Cela reviendrait à conserver des dispositions obsolètes dans le règlement, ce qui présente un risque juridique et en compliquerait la lecture et la bonne information du batelier.

Conséquences de ces amendements

L'article 3.02, chiffre 1, de l'amendement reprend à droit constant les exigences de l'article 3.02, chiffre 1, du RPNR, en modifiant la terminologie. L'article 3.02, chiffre 1, de l'amendement vise tous les types de feux. Aussi le terme générique « feux / Lichter / lichten » est-il utilisé car il comprend à la fois les feux de navigation et les signaux lumineux.

L'article 3.02, chiffre 2, de l'amendement ne s'applique qu'aux feux de navigation. Il renvoie aux prescriptions de l'article 7.05 de l'ES-TRIN, ce qui justifie l'emploi du même terme : « feux de navigation, Signalleuchten, navigatielantaarns ».

L'article 3.02, chiffre 3, de l'amendement renvoie de manière générale aux exigences figurant dans le RPNR quant à la diffusion horizontale, à la couleur et à l'intensité des feux. L'utilisation du terme générique « feux / Lichter / lichten » permet d'intégrer à la fois les feux de navigation et les signaux lumineux. À nouveau, c'est une prescription à droit constant.

L'article 3.02, chiffre 4, de l'amendement reprend les exigences de l'article 3.02, chiffre 3, existant dans le RPNR. Il n'y a donc pas de prescription supplémentaire.

La présente proposition d'amendements vise également à modifier l'indication de l'article 3.28 dans le sommaire du RPNR, dans la seule version linguistique allemande. En pratique, il s'agit de reprendre dans le sommaire le titre de l'article 3.28, c'est-à-dire remplacer "Wasserstraße" par « Fahrwasser ».

La mise en cohérence de l'article 3.02 du RPNR implique sa refonte dans les trois versions linguistiques.

De plus, la référence à l'article 3.28 du RPNR dans le sommaire de la seule version linguistique allemande du RPNR est également actualisée.

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

Conséquences d'un rejet de ces amendements

Il serait possible de renoncer à ces amendements, mais cela ne permettrait pas une réelle mise en cohérence du RPNR. Il en résulterait des incohérences, y compris juridiques, ce qui porterait atteinte à la sécurité juridique de la réglementation rhénane.

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 2022.

Annexe

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *L'indication relative à l'article 3.02 est rédigée comme suit :*

« 3.02 Feux »

b) *L'indication relative à l'article 3.28 (ne concerne que la version allemande)*

2. *L'article 3.02 est rédigé comme suit :*

« Article 3.02

Feux

1. Sauf prescriptions contraires, les feux doivent éclairer de tous les côtés et montrer une lumière continue et uniforme.
2. Les feux de navigation, leurs corps et leurs accessoires doivent répondre aux prescriptions de l'article 7.05, chiffre 1, de l'ES-TRIN.
3. Les feux doivent se conformer aux exigences du présent règlement quant à la diffusion horizontale, à la couleur et à l'intensité.
4. La signalisation de nuit des bâtiments non motorisés en stationnement ne doit pas nécessairement répondre aux prescriptions visées aux chiffres 2 et 3 ci-dessus ; toutefois, par bonne visibilité et devant un fond sombre, sa portée doit être de 1000 m environ. »

PROTOCOLE 16

Approbation d'une modification du Règlement de police pour la navigation du Rhin suivant la procédure écrite (Annexe 13, chiffre 6.5)

Résolution

La Commission Centrale prend acte de l'approbation suivant la procédure écrite de la résolution ci-annexée modifiant l'annexe 13, chiffre 6.5, du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Cette résolution est datée du 16 novembre 2021, date de la dernière approbation.

Annexe

Annexe au protocole 16 : Résolution du 16 novembre 2021

**Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin
(Annexe 13, chiffre 6.5)**

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

vu la Déclaration de Mannheim « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique »,

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),

vu la résolution CDNI 2021-I-5 amendant l'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI),

dans le but de promouvoir le développement de la numérisation dans la navigation rhénane,

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 au 1^{er} juin 2022.

Annexe

Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR)

L'annexe 13 est rédigée comme suit :

« Annexe 13

**LISTE DES CERTIFICATS ET AUTRES DOCUMENTS DEVANT SE TROUVER À
BORD CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 1.10 DU RPNR**

La colonne « Base juridique » figurant dans le tableau ci-après fait référence aux règlements, conventions et arrangement administratif suivants :

- Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN),
- Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR),

- Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieur (ES-TRIN),
- Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN),
- Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI),
- Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, conclue à Genève, le 15 février 1966 (Convention du 15 février 1966),
- Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure.

L'avant-dernière colonne, figurant dans le tableau ci-après, indique si la présentation des certificats et autres documents de bord au moyen d'un format électronique est autorisée ou non.

La dernière colonne « Format électronique » figurant dans le tableau ci-après, précise le format électronique en vertu duquel les certificats et autres documents peuvent être présentés sous forme électronique. Le format électronique PDF figurant dans le tableau ci-après correspond à celui défini par la norme internationale ISO 32000-1 : 2008.

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
1. Bâtiments				
1.1	Le certificat de visite ou le document en tenant lieu, ou un certificat reconnu équivalent	RVBR, article 1.04	Non acceptée	
1.2	L'attestation d'appartenance à la navigation rhénane	Résolution CCNR 2015-II-10	acceptée	Format PDF
1.3	Le certificat de jaugeage du bâtiment	Convention du 15 février 1966	Non acceptée	
2. Equipage				
2.1	Une patente du Rhin, une patente provisoire du Rhin ou un autre certificat de conduite reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour le secteur à parcourir et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli ou une grande patente ou un certificat de conduite reconnu équivalent en vertu dudit Règlement; pour les certificats de conduite reconnus équivalents, le conducteur doit en outre posséder sur certains secteurs l'attestation de connaissances de secteur exigée en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin	RPN, article 3.02 RPN, article 7.14	Non acceptée	

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
2.2	Le livre de bord dûment complété, y compris l'attestation visée à l'annexe A4 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives aux temps de navigation et de repos observés sur le bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué le dernier voyage ; à bord des bateaux possédant un certificat communautaire ou un certificat de l'Union reconnu sur le Rhin conformément à l'annexe O du RVBR, un livre de bord délivré par une autorité compétente d'un État tiers et reconnu par la CCNR peut se trouver à bord en remplacement du livre de bord délivré par une autorité compétente d'un État riverain du Rhin ou de la Belgique. Les livres de bord reconnus doivent être tenus dans au moins l'une des langues officielles de la CCNR	RPN, article 3.13	Non acceptée	
2.3	L'attestation relative à la délivrance des livres de bord	RPN, article 3.13	Acceptée	Format PDF
2.4	Un certificat d'aptitude à la conduite au radar délivré ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ; ce document n'est pas requis à bord si la carte-patente porte la mention "radar" ou si un autre certificat de conduite admis en vertu dudit Règlement porte la mention correspondante ; lorsque la Commission centrale pour la navigation du Rhin a reconnu comme équivalents le certificat de conduite et le certificat d'aptitude à la conduite au radar d'un État, le certificat d'aptitude à la conduite au radar n'est pas requis si le certificat de conduite porte la mention correspondante	RPN, article 6.03	Non acceptée	
2.5	Un certificat d'opérateur radio pour la commande de stations de bateau	Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure, Annexe 5	Non acceptée	

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
2.6	Les attestations pour le personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers	RPN, article 5.01 et suivants	Non acceptée	
2.7	Pour les bâtiments arborant la marque d'identification, visée à l'article 2.06, les attestations du conducteur et des membres d'équipage qui interviennent dans la procédure d'avitaillement	RPN, article 4bis.02	Non acceptée	
3. Secteurs de navigation				
3.1	L'attestation de l'autorité compétente relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bâtiment peut être mis en service	ES-TRIN, article 23.01	Acceptée	Format PDF
3.2	Sur le secteur compris entre Bâle et Mannheim pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m la preuve délivrée par une société de classification reconnue relative à la flottabilité, à l'assiette et à la stabilité des parties du bâtiment après séparation dans laquelle est indiqué aussi le degré de chargement à partir duquel la flottabilité des deux parties n'est plus assurée	ES-TRIN, article 28.04, chiffre 2, lettre c)	Acceptée	Format PDF
4. Appareil de navigation et information				
4.1	L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement de l'appareil radar	ES-TRIN, article 7.06, chiffre 1 ES-TRIN, annexe 5, section III, article 9 et section VI	Acceptée	Format PDF

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
4.2	L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement de l'indicateur de vitesse de giration	ES-TRIN, article 7.06, chiffre 1 ES-TRIN, annexe 5, section III, article 9 et section VI	Acceptée	Format PDF
4.3	L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement d'appareils AIS Intérieur	ES-TRIN, article 7.06, chiffre 3 ES-TRIN, annexe 5, section IV, article 2, chiffre 9	Acceptée	Format PDF
4.4	L'attestation relative au montage et au fonctionnement du tachygraphe ainsi que les enregistrements prescrits du tachygraphe	ES-TRIN, annexe 5, section V, articles 1 et 2, chiffre 6	Acceptée	Format PDF
4.5	Le ou les "certificat(s) relatif(s) à l'assignation de fréquences" ou la "licence de station de navire"		Acceptée	Format PDF
5. Équipements				
5.1	L'attestation de contrôle des installations de gouverne motorisées	ES-TRIN, article 6.09, chiffre 5	Acceptée	Format PDF
5.2	L'attestation de contrôle de la timonerie réglable en hauteur	ES-TRIN, article 7.12, chiffre 12	Acceptée	Format PDF

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
5.3	Les attestations de contrôle des chaudières et aux autres réservoirs sous pression	ES-TRIN, article 8.01, chiffre 2	Acceptée	Format PDF
5.4	La copie du certificat d'agrément de type, les instructions du constructeur et la copie du recueil des paramètres des moteurs	ES-TRIN, article 9.01, chiffre 3	Acceptée	Format PDF
5.5	Les documents relatifs aux installations électriques	ES-TRIN, article 10.01, chiffre 2	Acceptée	Format PDF
5.6	L'attestation relative aux câbles	ES-TRIN, article 13.02, chiffre 3, lettre a)	Acceptée	Format PDF
5.7	Le marquage de contrôle des extincteurs portatifs	ES-TRIN, article 13.03, chiffre 5	Acceptée	Format PDF
5.8	Les attestations de contrôle des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure	ES-TRIN, article 13.04, chiffre 8 ES-TRIN, article 13.05, chiffre 9	Acceptée	Format PDF
5.9	Les attestations de contrôle et les instructions d'utilisation des grues	ES-TRIN, article 14.12, chiffres 6, 7 et 9	Acceptée	Format PDF

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
5.10	L'attestation de contrôle des installations à gaz liquéfiés	ES-TRIN, article 17.13	Acceptée	Format PDF
5.11	Le certificat d'agrément de type et l'attestation de maintenance de la station d'épuration de bord	ES-TRIN, article 18.01, chiffres 5 et 9	Acceptée	Format PDF
5.12	Pour les bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06, le manuel d'exploitation et le dossier de sécurité	ES-TRIN, article 30.03, chiffre 1 et annexe 8, chiffre 1.4.9	Acceptée	Format PDF
5.13	Pour les bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers et aménagés pour leur séjour à bord pendant la nuit, le dossier de sécurité	RPNR, article 8.10	Acceptée	Format PDF
6. Cargaison et déchets				
6.1	Les 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, 8.1.2.2 et 8.1.2.3		

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
6.1.1	Le document de transport	ADN, 8.1.2.1 b)	Acceptée	Exclusivement dans un format conforme aux exigences de la sous-section 5.4.0.2 de l'ADN, en liaison avec les lignes directrices pour l'application de la sous-section 5.4.0.2 de l'ADN
6.1.2	L'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures et règlement annexé (ADN)	ADN, 8.1.2.1 d)	Acceptée	Version texte au format électronique lisible à tout moment
6.1.3	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), c) et e) à h) et k) ADN, 8.1.2.2, a), c) à h) ADN, 8.1.2.3, a), c) à x)	Non Acceptée	

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
6.2	En cas de transport de conteneurs, les documents relatifs à la stabilité du bâtiment vérifiés par une Commission de visite, y compris le plan ou le bordereau de chargement correspondant au cas de chargement et le résultat du calcul de stabilité relatif au cas de chargement ou à un cas comparable de chargement antérieur ou à un cas de chargement type du bâtiment	ES-TRIN, article 27.01, chiffre 2 (Description des documents et visa de la Commission de visite) ES-TRIN, article 28.03, chiffre 3 (Résultat du calcul pour les bateaux porte-conteneurs) RPNR, article 1.07, chiffre 5 (Résultat du contrôle de stabilité et plan de chargement)	Acceptée	Format PDF
6.3	Le carnet de contrôle des huiles usagées, dûment rempli	RPNR, article 15.05 et annexe 10 CDNI, annexe 2 (Règlement d'application), Partie A, articles 1.01, 2.03 et appendice I	Non acceptée	
6.4	Le justificatif d'approvisionnement en gazole y compris les reçus des transactions de rétribution du SPE-CDNI sur une période de 12 mois au minimum. Si le dernier approvisionnement en gazole a été effectué il y a plus de 12 mois, au moins le dernier justificatif d'approvisionnement doit se trouver à bord	CDNI, annexe 2 (Règlement d'application), Partie A, article 3.04, chiffre 1	Non acceptée	

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
6.5	L'attestation de déchargement	RPNR, article 15.08, chiffre 2 CDNI, annexe 2 et Partie B, modèle de l'appendice IV	Acceptée	Un format électronique lisible avec une signature infalsifiable conformément au règlement (UE) n° 910/2014 ou conformément aux prescriptions nationales comparables de la Confédération suisse

»

PROTOCOLE 17

Approbation d'une modification du Règlement de police pour la navigation du Rhin suivant la procédure écrite (Article 4.07, chiffre 5)

Résolution

La Commission Centrale prend acte de l'approbation suivant la procédure écrite de la résolution ci-annexée modifiant le renvoi figurant dans l'article 4.07, chiffre 5, du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Cette résolution est datée du 16 novembre 2021, date de la dernière approbation.

Annexe

Annexe au protocole 17 : Résolution du 16 novembre 2021

**Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin
(Article 4.07, chiffre 5)**

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 2021/1, adopté le 15 avril 2021 par le CESNI,

vu la résolution 2021-I-11 pour la mise en cohérence du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et renvoi à la première édition du Standard européen pour les services d'information fluviale ES-RIS 2021/1,

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 au 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 25 avril 2022.

Annexe

L'article 4.07, chiffre 5, lettre c), est rédigé comme suit :

« c) Type de bâtiment ou de convoi conformément aux dispositions de la partie II « Standard relatif aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux » de l'ES-RIS ; »

PROTOCOLE 18

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 19

Navigation automatisée

Pas de résolution.

PROTOCOLE 20

Nouvelle construction et remplacement du pont de Van Brienoord situé à Rotterdam, au p.k. 995

Résolution

La Commission Centrale

constate que les travaux d'entretien au pont situé à Rotterdam, p.k. 995, ne soulèvent pas d'objection du point de vue de la navigation si les conditions et restrictions figurant dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement sont respectées.

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

Annexe

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

1. Type d'ouvrage

Le pont Van Brienoord est un pont en arc enjambant le Nieuwe Maas.

2. Localité / Ville la plus proche

Rotterdam

3. P.k. du Rhin

p.k. 995

4. Type de travaux

Le pont de Van Brienoord est vétuste et a besoin d'être remis à neuf. Pendant les travaux, le pont en arc en direction de Dordrecht (côté ouest) sera remplacé par un nouveau pont en arc. L'ancien pont en arc sera déplacé pour être rénové hors site et sera ensuite remis en place pour remplacer le pont en direction de La Haye (côté ouest). En outre, le mécanisme de manœuvre sera rénové et les systèmes de commande et d'exploitation de l'ensemble du pont et des deux bascules du pont en direction de La Haye (côté est) seront remplacés. Il sera aussi procédé au remplacement des palonniers. La finalité de ces travaux est de procéder à un remplacement de 1 pour 1, pour aboutir à une nouvelle situation ayant nécessité comme unique ajustement l'élargissement des deux ponts en arc.

A. Description générale

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

La largeur des eaux navigables est d'environ 380 m. Elle correspond à la distance qui sépare les secteurs de « Schaardijk » (rive nord) et d'« Oude IJsselmondsehoofd » (rive sud), en amont du pont de Van Brienoord.

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

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

7. Nombre de piles dans les eaux navigables

En ce qui concerne la partie mobile du pont, une pile sera placée dans les eaux navigables à environ 280 m de la rive sud. Il sera procédé ainsi à la fois dans la situation actuelle et dans la nouvelle situation.

8. Nombre des piles dans le chenal navigable

Ni pile ni pylône ne sera placé définitivement dans le chenal navigable. Il sera procédé ainsi à la fois dans la situation actuelle et dans la nouvelle situation.

9. Nombre de passes navigables ouvertes à la navigation

La longueur de la superstructure du pont sera de 280 m. Directement sur la rive sud se trouve une bande d'environ 90 m de large qui est utilisée pour l'amarrage des barges (de poussage). Ainsi, à l'emplacement de la partie fixe du pont, un passage de 190 m sera accessible à la navigation. À l'emplacement de la partie mobile, une largeur de passe de 50 m sera ouverte à la navigation.

10. Largeur de la superstructure du pont

La largeur de la superstructure du pont se présente comme suit :

- Situation actuelle :
 - Partie ouest (vers l'aval) : environ 29,5 m.
 - Partie est (vers l'amont) : environ 35,5 m.
- Nouvelle situation :
 - Partie ouest (vers l'aval) : environ 31,0 m.
 - Partie est (vers l'amont) : environ 36,5 m.

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

Vers l'amont : Algerbrug, Capelle aan Den IJssel, à 3,0 km (Hollandsche IJssel)
Jan Blankenbrug, Vianen, à 43 km (Lek)
Alblasserdamsebrug, Alblasserdam, à 10,0 km (Noord)

Vers l'aval : Willemsbrug, Rotterdam, à 4,5 km.
De Hef, Koninginnebrug, à 4,4 km.

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

12. Forme de la superstructure (rectiligne/arquée)

L'arrête inférieure de la travée principale sera pratiquement rectiligne (R=10 000 m).

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

Point le plus bas de la superstructure dans le chenal navigable :

- Situation actuelle : 22,66 m +NAP.
- Nouvelle situation : 24,02 m +NAP.

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

Point le plus haut de la superstructure dans le chenal navigable :

- Situation actuelle : 25,01 m +NAP.
- Nouvelle situation : 25,02 m +NAP.

15. MHW (m, système de référence altimétrique)

Les plus hautes eaux navigables MHW à l'emplacement sont de 3,30 m +NAP.

16. Hauteur de la passe navigable en période de MHW

Hauteur de la passe en période de plus hautes eaux navigables (MHW) :

- Situation actuelle : 19,36 m (22,66 m - 3,30 m).
- Nouvelle situation : 20,72 m (24,02 m - 3,30 m).

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

La largeur de la passe navigable avec un tirant d'air de 9,10 m est d'environ 190 m.

C. Prise en compte de la navigation au radar

18. Appréciation par des experts / autorités / instituts

Concernant les perturbations radar, le projet postérieur doit répondre aux exigences du rapport AVV (Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) = Service de conseil en matière de trafic et de transport), et singulièrement à celles dues aux ponts relativement à la navigation (Rijkswaterstaat, 2000). Pendant la planification de la construction, il a été tenu compte de la portée des radars de l'Autorité portuaire de Rotterdam, de manière à ce que la couverture radar soit suffisamment garantie pendant toute la durée des travaux.

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

Dans le cadre de ce projet, il est question d'un remplacement de 1 pour 1, et il n'y aura donc pas de changement par rapport à la situation actuelle.

20. Configuration prévue du pont

La travée principale enjambant les eaux navigables sera conçue comme un pont en arc.

21. Matériel de construction prévu

Le matériel de construction comprendra du béton, de l'acier ou une combinaison des deux.

D. Informations relatives au déroulement des travaux

22. Type de montage du pont

Le type de montage de la travée principale des ponts en arc impliquera le transport entrant et sortant des éléments nécessaires à l'aide de pontons. Le remplacement des bascules se fera à l'aide d'engins de levage et de pontons.

23. Période de réalisation

Les travaux de construction auront lieu entre 2025 et 2026, et pourraient se prolonger jusqu'en 2029.

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

Pendant la phase de construction, les restrictions du gabarit de l'espace libre seront réduites au minimum, mais il y aura néanmoins des interruptions de la navigation sur le Nieuwe Maas (voir point 25).

25. Durée des interruptions de la navigation prévues

Pour l'instant, les interruptions suivantes sont prévues :

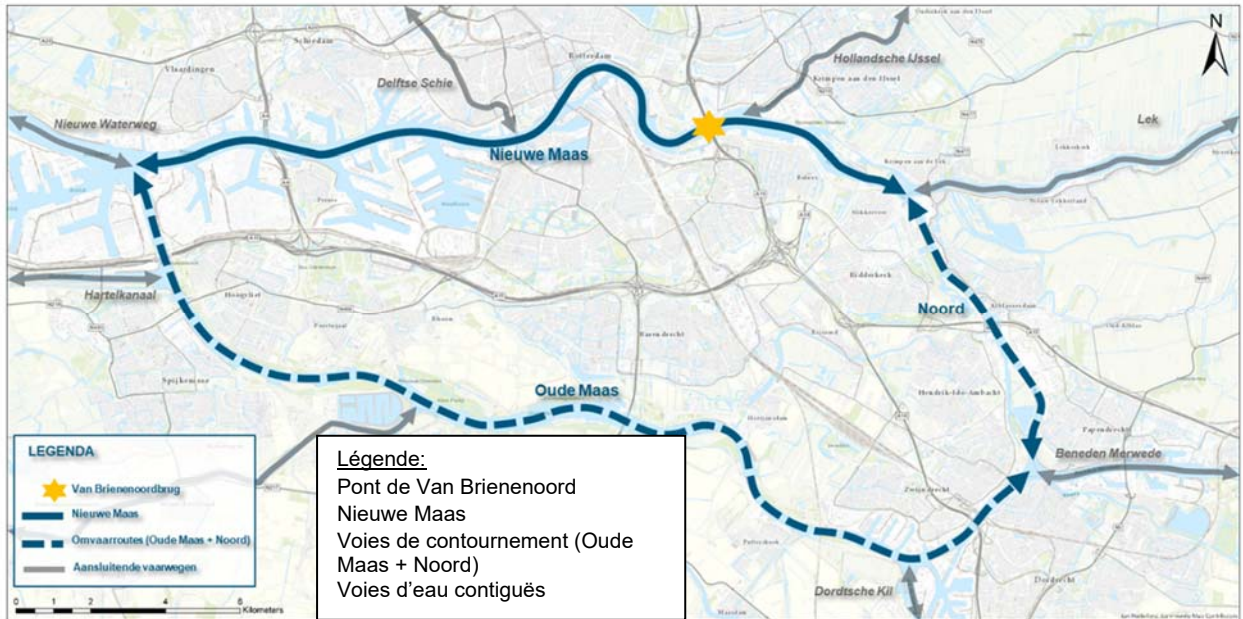
- Été 2026 : remplacement du pont en arc du côté ouest
72 heures d'interruption complète du fonctionnement de la partie fixe et de la partie mobile du pont de Van Brienoord.
- Été 2027 : remplacement des bascules
11 x 4 heures d'interruption complète du fonctionnement de la partie fixe et de la partie mobile du pont de Van Brienoord.
- Été 2028 : remplacement du pont en arc du côté est
72 heures d'interruption complète du fonctionnement de la partie fixe et de la partie mobile du pont de Van Brienoord.

La navigation peut emprunter l'itinéraire via le Noord et l'Oude Maas. Lors des travaux de construction, un encadrement de la navigation sera assuré si nécessaire.

Il convient de noter qu'en plus des interruptions susmentionnées qui impacteront l'ensemble de la voie d'eau (tributaire à la fois de la partie fixe et de la partie mobile), il y aura également des périodes pendant lesquelles seront uniquement fermée à la navigation la partie mobile du pont de Van Brienoordbrug ou certaines parties de la voie d'eau sous les ponts en arc. La période pendant laquelle seule la partie mobile sera fermée à la navigation couvrira environ 8 mois. Les bateaux commerciaux et de plaisance, qui seront en mesure de passer la partie fixe du pont (hauteur minimum de la passe navigable de 9,10 mètres), pourront toujours emprunter la voie d'eau pendant cette période.

E. Plans

26. Plan de situation



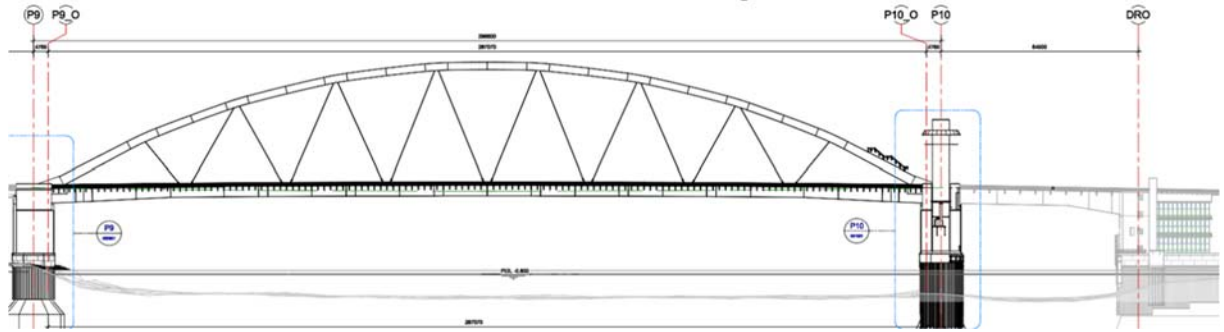
Emplacement du pont de Van Brienenoord

Bedienhuis : tour de contrôle Oostboog : arc du côté est Westboog : arc du côté ouest
Brugkleppen : bascules Pijler : pile Stalen dek : tablier en acier Portaal : portail

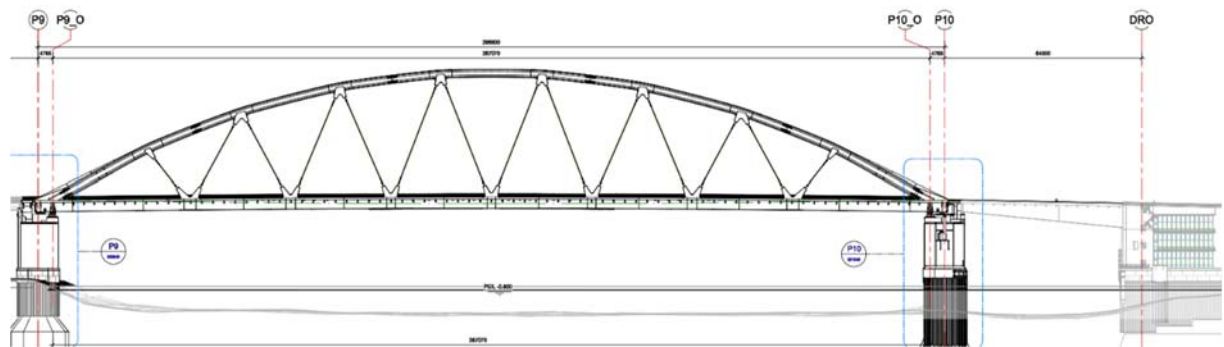


Vue d'ensemble du pont de Van Brienenoord

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



Vue latérale (côté est) du pont de Van Brienoord (situation actuelle)



Vue latérale (côté est) du pont de Van Brienoord (nouvelle situation)

PROTOCOLE 21

Nouvelle construction d'une aire de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Vogelgrun au p.k. 225,300

Résolution

La Commission Centrale,

en vertu des conventions en vigueur et de 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 nouvelle construction d'une aire de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Vogelgrun au p.k. 225,300 sur la rive droite.

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

Annexe

Annexe au protocole 21

Nouvelle construction d'une aire de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Vogelgrun au p.k. 225,300

1. Type d'ouvrage :

Aire de stationnement pour bateaux à cabines jusqu'à 135 m dont ducs d'Albe, pieux de guidage de pontons flottants, pontons, passerelles, fondations à terre, bollards à terre.

2. Localité / Ville la plus proche :

Vogelgrun

3. P.k. du Rhin :

p.k. 225,300

4. Type de travaux :

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

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables :

116,8 m

6. Largeur du chenal navigable :

89,2 m

7. Principales dimensions et caractéristiques des aires de stationnement

Deux postes permettront de stationner chacun un bateau à cabines, mesurant jusqu'à 135 m de longueur et 11,45 m de largeur, avec une distance de sécurité de 15 m entre deux bateaux (cf. plans au point C). Chaque poste de stationnement sera équipé de :

- trois nouveaux ducs d'Albe, avec dispositif d'amarrage comprenant trois bollards,
- un ponton flottant de 30 m de long et 4 m de large, avec deux pieux de guidage à chaque extrémité situés à 19,0 m de la berge,
- une passerelle d'accès de 24 m de long et 1,60 m de large (largeur intérieure) posée à terre sur pieu de fondation et sur ponton,
- bollards à terre pour l'amarrage de sécurité.

Les ducs d'Albe seront situés à 22,5 m de la berge, dans l'alignement des ducs d'Albe existants pour le poste d'attente à l'aval de l'écluse de Vogelgrun.

Ce poste d'attente pour bateaux de commerce sera décalé 70 m à l'amont de sa position actuelle, avec la reconstitution de deux ducs d'Albe équipés de chacun deux bollards en acier. Une distance de sécurité de 28 m sera observée entre cette nouvelle position du poste d'attente et la nouvelle aire de stationnement.

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

L'aire de stationnement est située dans la continuité du poste d'attente existant à l'aval de l'écluse de Vogelgrun (cf schéma au point C). Lorsqu'un bateau sera stationné, il empiètera de la même façon le chenal de navigation qu'un bateau stationné au niveau du poste d'attente.

Cette implantation ne peut pas être davantage rapprochée de la rive, pour les raisons suivantes :

- La berge est constituée d'un perré en béton, dont la base s'appuie sur une butée de fondation, également en béton, de hauteur 1,50 m et de largeur 0,80 m. Pour ne pas endommager le perré et la butée pendant le battage des nouveaux pieux, ceux-ci doivent respecter une distance de sécurité égale à 1.5 fois leur diamètre. Les pieux de guidage des pontons flottants ont un diamètre de 900 mm, ce qui impose une distance de sécurité d'environ 1,30 m. Cette distance a donc été maintenue à l'endroit le plus défavorable. Les éloignements des autres pieux de guidage avec la butée du perré sont légèrement supérieurs (jusqu'à 2 m), afin de maintenir un front d'accostage rectiligne.
- Le ponton a été excentré par rapport aux pieux de guidage pour le rapprocher au maximum de la rive. Le bateau est donc positionné au plus proche des pieux de guidage.
- Même si les pontons pouvaient être davantage rapprochés de la rive, la pente des passerelles de débarquement serait trop importante et ne respecterait plus les normes d'accessibilité, en particulier en situation courante de retenue hydrostatique des eaux du Rhin, majoritairement observée en période estivale où l'activité de croisière sera la plus intense. Pour abaisser la partie supérieure de la passerelle et ainsi ramener la pente à une valeur inférieure, il faudrait obligatoirement retailler la crête du perré en béton, ce qui n'est techniquement pas acceptable.

Par ailleurs, en complément de ces considérations techniques, il convient de souligner la position particulière de ces appontements :

- Le front d'accostage est aligné avec un poste d'attente existant, pour lequel un des ducs d'albe existant sera réutilisé. La situation n'est donc pas dégradée par rapport à la situation actuelle, qui amène déjà les bateaux à naviguer dans un chenal de navigation qui est légèrement réduit par un bateau en stationnement.
- La zone est située à proximité immédiate des écluses de Vogelgrun, au niveau de l'avant-port des écluses à un endroit où la navigation est ralentie et ne correspond pas aux conditions courantes de navigation sur le Grand Canal d'Alsace.
- Enfin, le Grand Canal d'Alsace offre un chenal navigable plus de 80 m de large, et ce même en tenant compte d'un bateau stationné, comme le confirment les derniers relevés bathymétriques réalisés spécifiquement en 2021 (cf point C). Cette largeur reste suffisante pour permettre le croisement dans de bonnes conditions de deux bateaux de largeur usuelle de 11,45 m.

B. Informations relatives au déroulement des travaux

9. Description du déroulement des travaux

Les aménagements à réaliser (pontons, pieux et Ducs d'Albe) sont situés en dehors du chenal de navigation. Les travaux seront donc réalisés depuis la berge, sans incidence sur la navigation, hormis les mesures usuelles d'appel à vigilance.

10. Périodes de réalisation

Le démarrage des travaux est souhaité mi-janvier 2022, pour une durée estimée de 11 semaines jusqu'à fin mars 2022.

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

Chantier sans restriction de navigation, hormis une réduction de vitesse pour éviter les remous.

L'information des usagers sera assurée par diffusion d'avis à la batellerie.

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

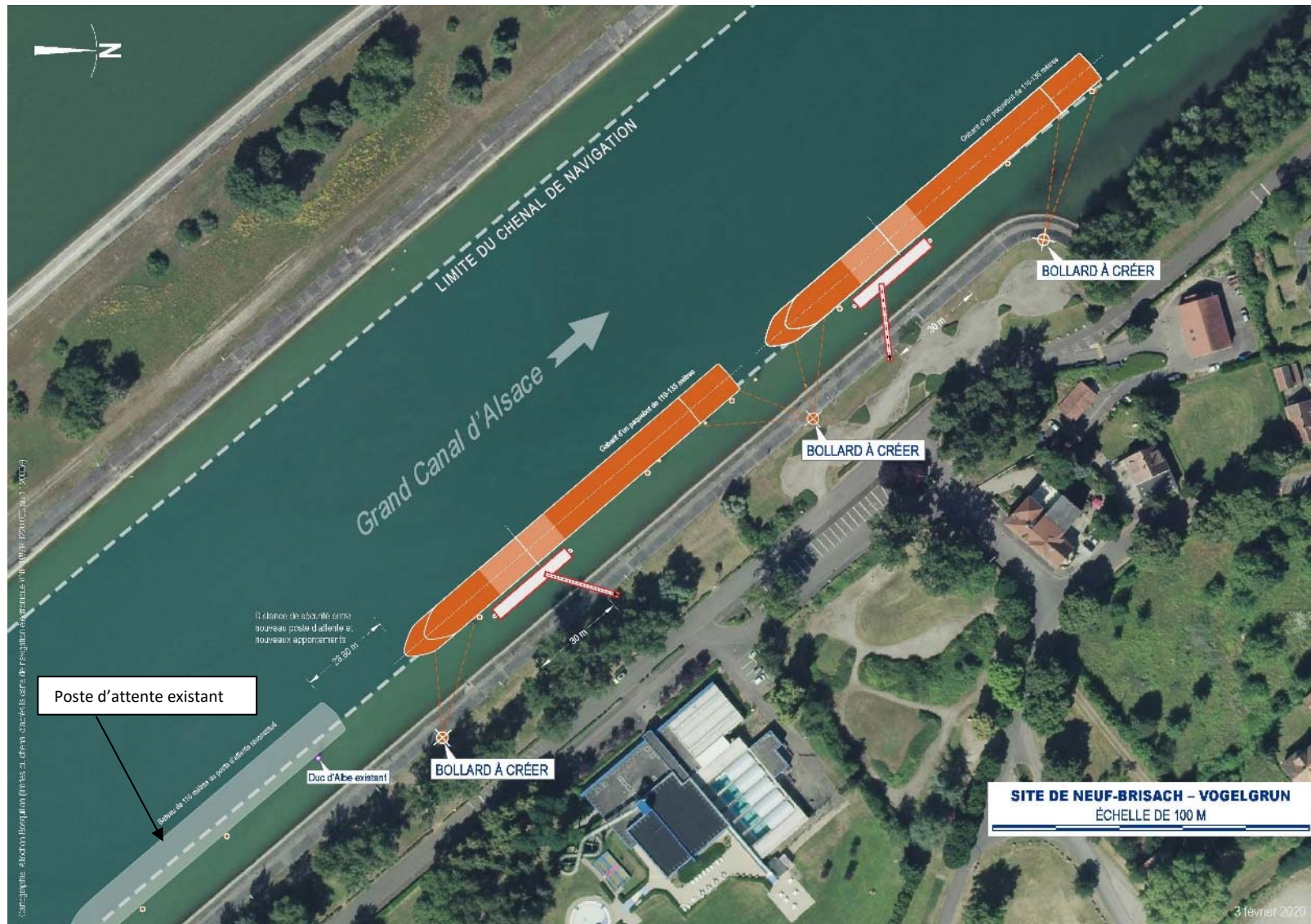
Pas d'arrêt de navigation.

C. Plans

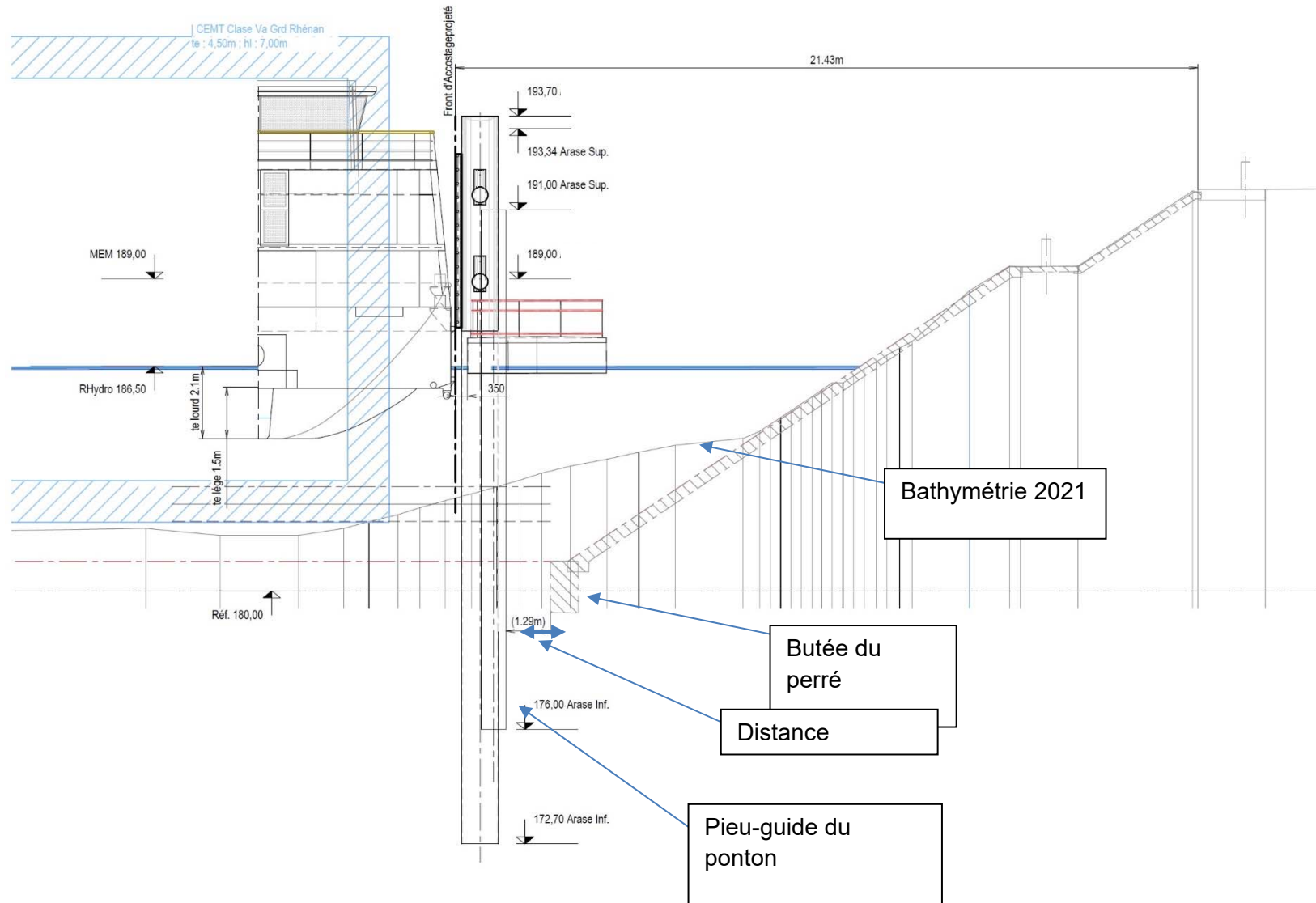
Plans de localisation de l'aire de stationnement :



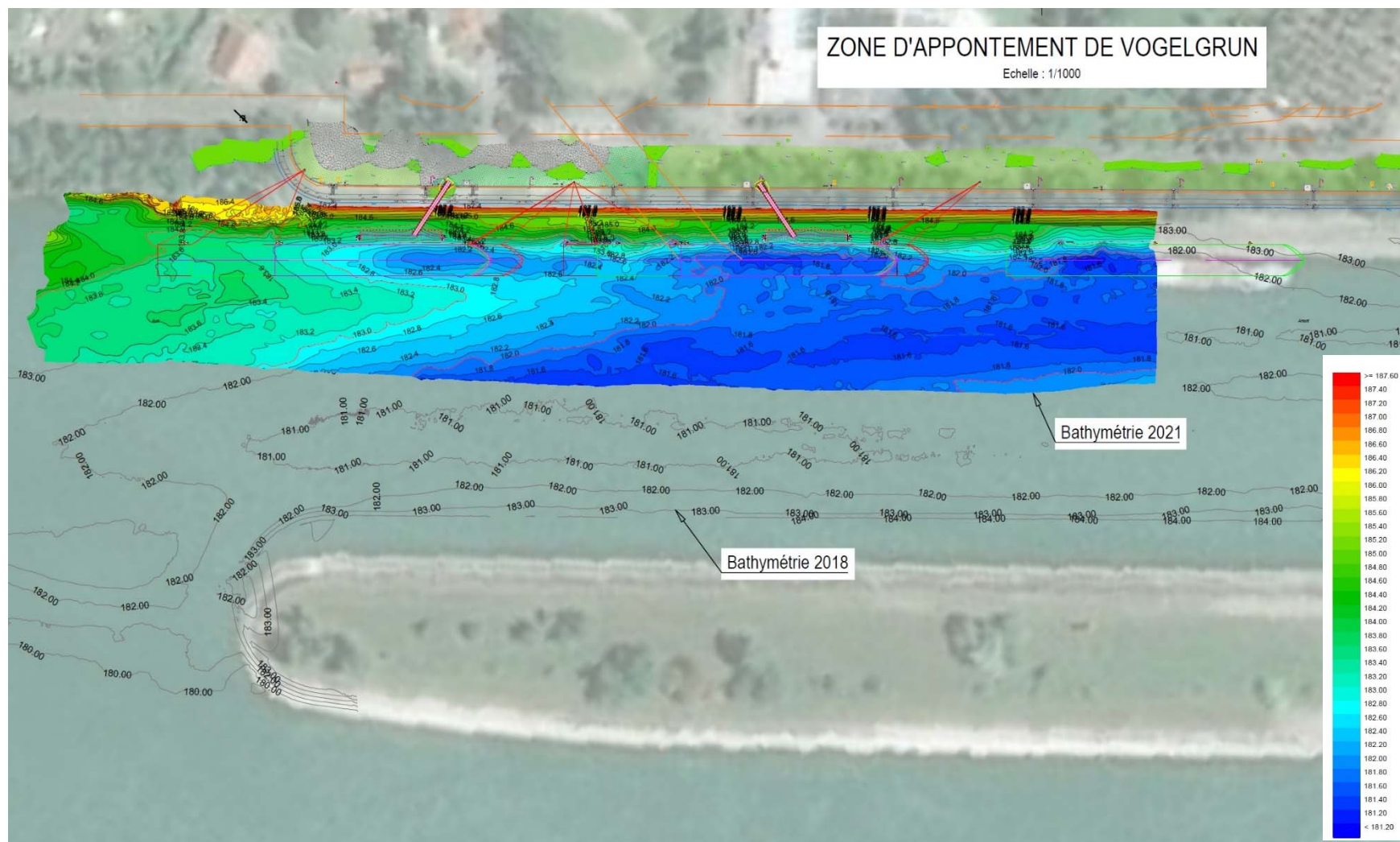
Vue en plan de l'aire de stationnement de Vogelgrun :



Profil en travers et bathymétrie de l'aire de stationnement de Vogelgrun au point le plus défavorable :



Vue en plan avec bathymétrie récente :



PROTOCOLE 22

Nouvelle construction d'une aire de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Huningue au p.k. 170,300

Résolution

La Commission Centrale,

en vertu des conventions en vigueur et de 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 nouvelle construction d'une aire de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Huningue au p.k. 170,300 sur la rive gauche.

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

Annexe

Annexe au protocole 22

Nouvelle construction d'une aire de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Huningue au p.k. 170,300

1. **Type d'ouvrage :**
Aire de stationnement pour bateaux à cabines jusqu'à 135 m dont ducs d'Albe, pieux de guidage de pontons flottants, pontons, passerelles, fondations à terre, bollards à terre.
2. **Localité / Ville la plus proche :**
Huningue
3. **P.k. du Rhin :**
p.k. 170,300
4. **Type de travaux :**
Vibrofonçage et battage de tubes, soudure et travaux de génie civil

A. Description générale

5. **Largeur des eaux navigables :**
Environ 310 m (largeur variable car berges non parallèles)
6. **Largeur du chenal navigable :**
108,10 m
7. **Principales dimensions et caractéristiques des aires de stationnement**
L'aire permettra de stationner un bateau à cabines, mesurant jusqu'à 135 m de longueur et 11,45 m de largeur (cf. plans au point C), et sera équipé de :
 - trois nouveaux ducs d'Albe, avec dispositif d'amarrage comprenant trois bollards,
 - un ponton flottant de 30 m de long et 4 m de large, avec deux pieux de guidage à chaque extrémité,
 - bollards à terre pour l'amarrage de sécurité.

Le raccordement à la berge se fera par la passerelle d'accès existante.

Les ducs d'Albe seront situés à 15 m de la berge, parallèlement et en retrait des ducs d'Albe existants. Cette distance est nécessaire pour atteindre le mouillage minimum pour l'amarrage des bateaux.

8. **Emplacement par rapport au chenal navigable et aux eaux navigables**
La distance entre la limite du chenal navigable et l'axe des ducs d'Albe est de **58 m**.

Lorsqu'un bateau est stationné, le calcul de la distance entre l'extérieur du bâtiment et la limite du chenal navigable donne le résultat suivant :

$$58 \text{ m} - 11,45 \text{ m (largeur des bateaux)} - 1 \text{ m (défense)} = \mathbf{45,5 \text{ m}}$$

B. Informations relatives au déroulement des travaux

9. Description du déroulement des travaux

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

10. Périodes de réalisation

Le démarrage des travaux est souhaité au premier trimestre de l'année 2023, pour une durée estimée à 12 semaines.

11. Restriction de la navigation et durée de la restriction

Chantier sans restriction de navigation, hormis une réduction de vitesse pour éviter les remous.

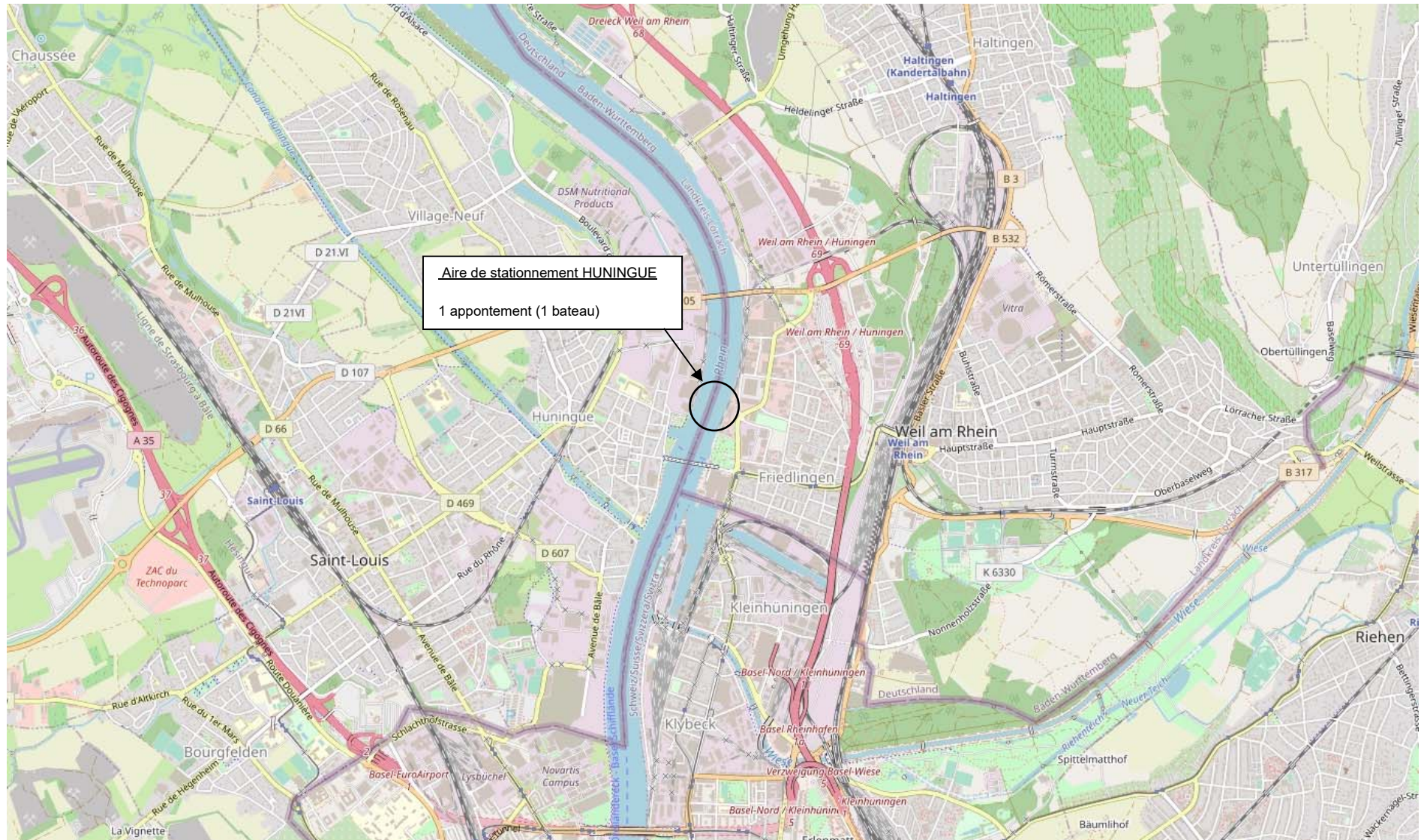
L'information des usagers sera assurée par diffusion d'avis à la batellerie.

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

Pas d'arrêt de navigation.

C. Plans

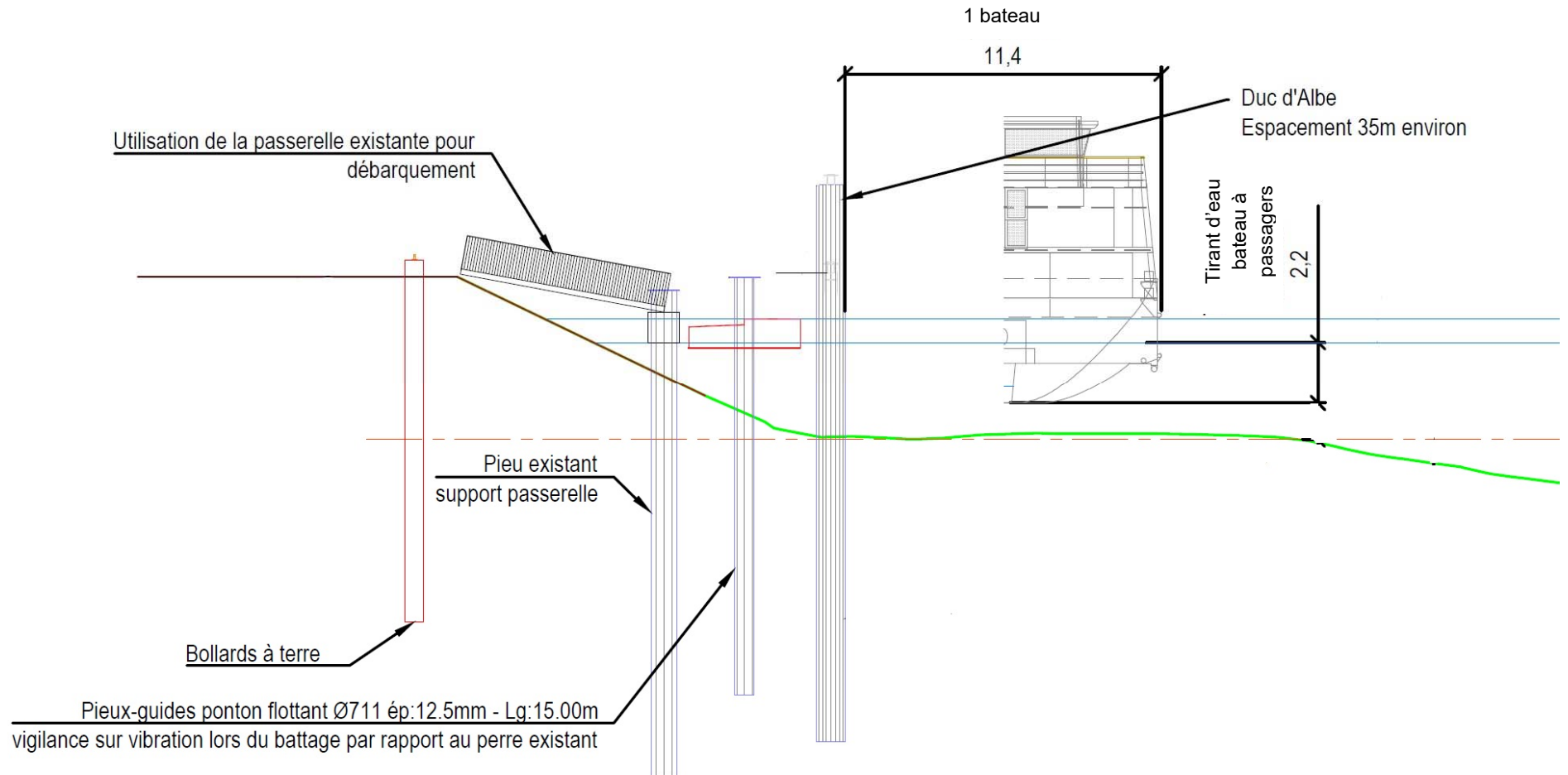
Plans de localisation de l'aire de stationnement :



Vue en plan de l'aire de stationnement de Huningue :



Profil en travers de l'aire de stationnement de Huningue :



PROTOCOLE 23

Étiage équivalent (EE) du Rhin 2022 (1932-II-12, 1992-I-32, 2001-I-40, 2002-II-26, 2014-II-17)

Résolution

La Commission Centrale,

prend acte du fait que la fixation de l'étiage équivalent 2022 a subi des retards,

décide par conséquent d'appliquer les valeurs actuellement en vigueur (Résolution 2014-II-17) durant une année supplémentaire et de fixer de nouvelles valeurs d'ici le 31 décembre 2022 au plus tard,

charge son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de présenter d'ici la session d'automne 2022 une proposition pour l'étiage équivalent et

invite à finaliser les travaux relatifs à l'étiage équivalent 2032 de sorte qu'il puisse entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2032.

PROTOCOLE 24

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 du 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,

reconnaît 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 24

**Tableau des fermetures 2022 sur le Rhin et le Grand Canal d'Alsace
État au 01.10.2021**

Exploitant	Écluse	Début de la fermeture	Fin de de la fermeture	Remarques
EDF	Kembs sas ouest	9 mai 2022	2 septembre 2022	Risque de perturbation
EDF	Kembs sas est	14 mars 2022	18 mars 2022	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim petit sas	14 mars 2022	18 mars 2022	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim grand sas	23 mai 2022	12 août 2022	Restriction
EDF	Fessenheim petit sas	14 mars 2022	18 mars 2022	Risque de perturbation
EDF	Fessenheim grand sas	4 juillet 2022	9 septembre 2022	Restriction
EDF	Vogelgrun petit sas	14 mars 2022	25 mars 2022	Risque de perturbation
EDF	Vogelgrun grand sas	16 mai 2022	16 septembre 2022	Restriction
EDF	Marckolsheim petit sas	14 mars 2022	18 mars 2022	Risque de perturbation
EDF	Marckolsheim grand sas	27 juin 2022	16 septembre 2022	Restriction
EDF	Rhinau petit sas	14 mars 2022	18 mars 2022	Risque de perturbation
EDF	Rhinau grand sas	16 mai 2022	9 septembre 2022	Restriction
EDF	Gerstheim petit sas	14 mars 2022	18 mars 2022	Risque de perturbation
EDF	Gerstheim grand sas	23 mai 2022	30 septembre 2022	Restriction
EDF	Strasbourg petit sas	14 mars 2022	18 mars 2022	Risque de perturbation
EDF	Strasbourg grand sas	30 mai 2022	29 juillet 2022	Restriction
VNF	Gambsheim sas ouest	4 juillet 2022	31 décembre 2022	Risque de perturbation
VNF	Gambsheim sas est	31 janvier 2022	1 ^{er} avril 2022	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas ouest	27 juin 2022	1 ^{er} juillet 2022	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas est	19 septembre 2022	21 octobre 2022	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.

PROTOCOLE 25

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

Résolution

La Commission Centrale prend acte

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

Annexes

Annexes au protocole 25

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

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

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2020-II-22	Amendement définitif du RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2021/1)	M	1.1.2022	1.1.2022			1.1.2022
2021-I-10	Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à autoriser la présence à bord de certificats et autres documents de bord sous forme électronique (Article 1.10 et annexe 13)	M	1.6.2022				
2021-I-11	Amendements définitifs pour la mise en cohérence du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et renvoi à la première édition du Standard européen pour les services d'information fluviale ES-RIS 2021/1 (Articles 1.01, 4.07, 12.01 et annexe 11)	M	25.4.2022				
2021-I-12	Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) par une prescription de caractère temporaire - nouvelle édition des Exigences minimales concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments (Article 4.07, chiffre 3)	M	25.4.2022				

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

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

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

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

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

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

Acte de remise en vigueur de prescriptions de caractère temporaire

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

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

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

**) Sans objet

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

4. Comité du Règlement de police (Résolution 2015-I-8)

Standard pour une liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) - Station terrestre d'avitaillement – Bateau (séparément).

5. Comité du règlement de visite (Résolution 2013-I-16)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE
RELATIVES AU RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

RECOMMANDATION N° 1/2021
du 17 juin 2021

Annexe 8 de l'ES-TRIN

MAAS

L'automoteur ordinaire Maas, numéro européen unique d'identification des bateaux 02323207, peut être autorisé par dérogation au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) à utiliser de l'hydrogène en tant que combustible pour la propulsion et l'alimentation électrique à bord du bateau.

Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du RVBR, une dérogation à l'annexe 8 visée à l'article 30.01, chiffre 2, de l'ES-TRIN 2019/1 (appelé ES-TRIN ci-après) est admissible pour le bâtiment jusqu'au 16 juin 2026. L'utilisation de l'hydrogène en tant que combustible est réputée suffisamment sûre sous réserve que les conditions ci-après soient respectées à tout moment :

1. Le système de pile à combustible se compose de l'installation à pile à combustible ainsi que du réservoir de combustible et du système de tuyauterie de combustible (appelé système de pile à combustible ci-après).
2. Pour le bâtiment est disponible une évaluation des risques (+ HAZID Close Out Register) au sens de l'annexe 8 de l'ES-TRIN, en **annexe 1**.
3. À bord du bâtiment sont remplies les exigences supplémentaires et dérogatoires résultant de l'évaluation des risques qui concernent la construction et l'équipement, telles qu'énoncées en **annexe 2**. « L'annexe 2 contient une analyse des écarts par rapport aux exigences de l'annexe 8, section I ».
4. L'avitaillement d'hydrogène doit être réalisé conformément aux procédures énoncées en **annexe 3**.
5. La maintenance du système de pile à combustible doit être assurée conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent se trouver à bord.
6. Tous les membres d'équipage doivent être formés aux dangers, à l'utilisation, à la maintenance et à l'inspection du système de pile à combustible conformément aux indications énoncées en **annexe 4**.
7. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de pile à combustible doivent être recueillies par l'exploitant et doivent être conservées durant cinq ans au minimum. Les données doivent être adressées à l'autorité compétente sur demande.

8. Un rapport d'évaluation annuel doit être adressé au Secrétariat de la CCNR, et ce pendant une période de 5 ans, pour distribution aux États riverains du Rhin et de la Belgique. Le rapport d'évaluation doit comporter au moins les informations suivantes :
- a) Panne du système,
 - b) Fuites,
 - c) Données relatives à l'avitaillement (hydrogène),
 - d) Réparations et modifications du système de pile à combustible,
 - e) Données relatives à l'exploitation.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (21) 37.)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE RELATIVES AU RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

RECOMMANDATION n° 2/2021 du 15 octobre 2021

HADAG, Type 2030

Le bateau d'excursions journalières HADAG, Type 2030, numéro européen unique d'identification des bateaux 04814280, peut être agréé par dérogation au Règlement de visite des bateaux du Rhin pour l'utilisation d'hydrogène en tant que combustible pour le système de piles à combustible destiné à alimenter le bateau en énergie électrique pour son exploitation et sa propulsion.

Conformément à l'article 2.20 du Règlement de visite des bateaux du Rhin, une dérogation à l'annexe 8 visée à l'article 30.01, chiffre 2, de l'ES-TRIN 2021/1 (appelé ES-TRIN ci-après) est admissible pour le bâtiment jusqu'au 14 octobre 2026. L'utilisation de l'hydrogène en tant que combustible est réputée suffisamment sûre sous réserve que les conditions ci-après soient respectées à tout moment :

1. Le système de piles à combustible se compose de l'installation à piles à combustible ainsi que du réservoir de combustible et du système de tuyauterie de combustible (appelé système de pile à combustible ci-après).
2. Pour le bâtiment est disponible une évaluation des risques au sens de l'annexe 8 de l'ES-TRIN, en **annexe 1**.

Compte tenu de la nécessité d'une procédure d'appel d'offres, certains composants spécifiques ne sont pas connus à ce stade.

Une fois que le choix de tous les composants spécifiques sera arrêté :

- a) Un rapport d'information sur les composants sélectionnés (description du système) devra être envoyé au secrétariat de la CCNR pour communication aux États riverains du Rhin et à la Belgique.
- b) Les risques dans l'évaluation des risques doivent être réévalués par la société de classification, en prenant en compte les composants spécifiques. Puis la validité de l'évaluation des risques devra être contrôlée par la Commission de visite.

Après le choix des composants spécifiques et avant la délivrance du certificat de bateau de navigation intérieure, un rapport de contrôle actualisé sur la validité et l'exhaustivité de l'évaluation des risques doit être envoyé au secrétariat de la CCNR pour communication aux États riverains du Rhin et à la Belgique.

3. À bord du bâtiment sont remplies les exigences supplémentaires et dérogatoires résultant du chapitre 30 et de l'annexe 8 de l'ES-TRIN ainsi que de l'évaluation des risques qui concernent la construction et l'équipement, telles qu'énoncées en **annexe 2**.

4. L'avitaillement en hydrogène via des réservoirs de combustibles interchangeables doit être réalisé conformément aux procédures énoncées en **annexe 3**.
5. La maintenance du système de piles à combustible doit être assurée conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent se trouver à bord.
6. Tous les membres d'équipage doivent être formés aux dangers, à l'utilisation, à la maintenance et à l'inspection du système de piles à combustible conformément aux indications énoncées en **annexe 4**.
7. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de piles à combustible doivent être recueillies par l'exploitant et doivent être conservées durant cinq ans au minimum. Les données doivent être adressées à l'autorité compétente sur demande.
8. Un rapport d'évaluation annuel doit être adressé au Secrétariat de la CCNR, et ce pendant une période de 5 ans après le premier agrément du bâtiment, pour distribution aux États riverains du Rhin et à la Belgique. Le rapport d'évaluation doit comporter au moins les informations suivantes :
 - a) Panne du système ;
 - b) Fuites ;
 - c) Données relatives à l'avitaillement (hydrogène) ;
 - d) Réparations et modifications du système de piles à combustible ;
 - e) Données relatives à l'exploitation.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (21) 69.)

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

Appendice 1 à l'instruction de service n° 2

Liste des services de la médecine du travail et des médecins agréés
(Articles 7.01, chiffre 3, lettre a), 7.02, chiffre 3, lettre a), 7.03, chiffre 2, lettre a),
7.04, chiffre 1, lettre c))

(...)

CH	4. Centramed AG Hochbergerstrasse 70 CH-4057 BASEL	T. 00 41 61 561 77 81
----	--	-----------------------

(...)

Appendice 4 à l'instruction de service n° 2

Autorités compétentes pour la délivrance et l'extension des patentes du Rhin
(Article 7.14, chiffre 3)

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance / Ausstellende Behörde / Autoriteit die het uitgeeft	Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN / Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV / Sorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
B	De Vlaamse Waterweg Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tel.: +32 11 24 40 83 Contactinfo Evergem Ringvaartweg-Mariakerke 1, 9030 Gent Tel.: +32 9 292 12 95 E-mail: binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be	toutes les patentes

(...)

PROTOCOLE 26

Budget de la Commission Centrale pour 2022

Résolution

La Commission centrale pour la navigation du Rhin adopte le budget 2022 fixé à 2 787 500 €.

Après ajustement budgétaire par prélèvement sur le fonds de réserve et d'investissement à hauteur de 47 500 €, les contributions de chaque Etat s'élèvent à 548 000 €, sans augmentation par rapport à 2021.

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

À défaut d'un accord entre la Commission européenne et la CCNR sur un financement suffisant de la coopération future, la CCNR vérifiera quels sont les modifications à apporter au budget 2022.

PROTOCOLE 27

Modification du Règlement du personnel - Articles 13 et 14 -

Résolution

adoptée par voie de procédure écrite le 14 septembre 2021

« La Commission centrale,

adopte les modifications du Règlement du personnel annexées à la présente résolution.

Ces modifications prendront effet le 15 septembre 2021. »

Annexe

Modification du Règlement du personnel

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

« Article 13

Pour pouvoir être nommé à un emploi de la Commission centrale le candidat doit :

- a) posséder la nationalité d'un des pays membres de la Commission ;
- b) posséder la qualification exigée ;
- c) n'avoir aucune maladie ou infirmité de nature à l'empêcher de remplir sa tâche. »

2. *L'article 14 est rédigé comme suit :*

« Article 14

Tout candidat à un emploi de la Commission centrale doit produire un certificat médical établissant qu'il répond aux conditions visées à l'article 13, c. Ce certificat doit être délivré par un médecin désigné par le Président de la Commission centrale ou par le Secrétaire général. »

PROTOCOLE 28

**Modification du Règlement du personnel
- Appendice 2 – barème de rémunération -**

Résolution

La Commission Centrale,
sur proposition de son Sous-Comité administratif,
adopte la modification de l'Appendice 2 au Règlement du personnel, annexée à la présente
résolution.

Cette résolution prendra effet à partir du 1er janvier 2022.

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
11e échelon						14 088	444	11 715	344	2 ans
10e échelon						13 644	444	11 371	344	2 ans
9e échelon						13 199	444	11 027	344	2 ans
8e échelon			14 908	489	2 ans	12 755	444	10 684	344	2 ans
7e échelon			14 418	489	2 ans	12 311	444	10 340	344	2 ans
6e échelon	15 948	658	13 929	489	2 ans	11 867	444	9 996	344	1 an
5e échelon	15 290	658	13 440	489	2 ans	11 422	444	9 653	228	1 an
4e échelon	14 633	658	12 950	328	1 an	10 978	285	9 425	228	1 an
3e échelon	13 975	439	12 622	328	1 an	10 693	285	9 197	228	1 an
2e échelon	13 536	439	12 294	328	1 an	10 408	285	8 969	228	1 an
1er échelon	13 097		11 965		1 an	10 123		8 742		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	10 059	291	8 849	273	7 073	210	5 289	123	3 ans
10è échelon	9 768	291	8 576	273	6 863	210	5 166	123	3 ans
9è échelon	9 476	291	8 303	273	6 653	210	5 043	123	3 ans
8è échelon	9 185	291	8 030	273	6 442	210	4 920	123	2 ans
7è échelon	8 893	291	7 758	273	6 232	210	4 797	123	2 ans
6è échelon	8 602	291	7 485	273	6 022	210	4 673	123	2 ans
5è échelon	8 311	291	7 212	273	5 811	210	4 550	123	2 ans
4è échelon	8 019	196	6 939	182	5 601	139	4 427	123	1 an
3è échelon	7 823	196	6 757	182	5 462	139	4 304	123	1 an
2è échelon	7 627	196	6 576	182	5 324	139	4 181	123	1 an
1er échelon	7 431		6 394		5 185		4 058		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	5 212	129	4 598	116	4 024	102	3 482	86	3 090	79	3 ans
10è échelon	5 083	129	4 482	116	3 922	102	3 396	86	3 011	79	3 ans
9è échelon	4 953	129	4 366	116	3 821	102	3 310	86	2 932	79	3 ans
8è échelon	4 824	129	4 250	116	3 719	102	3 224	86	2 853	79	2 ans
7è échelon	4 695	129	4 134	116	3 618	102	3 138	86	2 774	79	2 ans
6è échelon	4 566	129	4 018	116	3 516	102	3 051	86	2 695	79	2 ans
5è échelon	4 436	129	3 902	116	3 415	102	2 965	86	2 616	79	2 ans
4è échelon	4 307	129	3 786	116	3 313	102	2 879	86	2 537	79	1 an
3è échelon	4 178	129	3 670	116	3 211	102	2 793	86	2 458	79	1 an
2è échelon	4 049	129	3 554	116	3 110	102	2 707	86	2 379	79	1 an
1er échelon	3 919		3 438		3 008		2 620		2 300		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	4 384	103	3 951	92	3 587	84	3 230	74	2 967	70	2 701	65	3 ans
10è échelon	4 282	103	3 859	92	3 503	84	3 156	74	2 897	70	2 637	65	3 ans
9è échelon	4 179	103	3 766	92	3 419	84	3 082	74	2 828	70	2 572	65	3 ans
8è échelon	4 076	103	3 674	92	3 335	84	3 008	74	2 758	70	2 508	65	2 ans
7è échelon	3 974	103	3 582	92	3 250	84	2 934	74	2 688	70	2 443	65	2 ans
6è échelon	3 871	103	3 489	92	3 166	84	2 860	74	2 618	70	2 378	65	2 ans
5è échelon	3 769	103	3 397	92	3 082	84	2 787	74	2 549	70	2 314	65	2 ans
4è échelon	3 666	103	3 305	92	2 998	84	2 713	74	2 479	70	2 249	65	1 an
3è échelon	3 563	103	3 212	92	2 914	84	2 639	74	2 409	70	2 184	65	1 an
2è échelon	3 461	103	3 120	92	2 830	84	2 565	74	2 339	70	2 120	65	1 an
1er échelon	3 358		3 028		2 746		2 491		2 269		2 055		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	8 933	265	7 178	212			3 ans
9è échelon	8 669	265	6 966	212			3 ans
8è échelon	8 404	265	6 753	212			2 ans
7è échelon	8 139	265	6 541	212			2 ans
6è échelon	7 875	265	6 328	212			2 ans
5è échelon	7 610	265	6 116	212			2 ans
4è échelon	7 345	265	5 904	212			1 an
3è échelon	7 080	265	5 691	212			1 an
2è échelon	6 816	265	5 479	212	4 462	171	1 an
1er échelon	6 551		5 266		4 291		1 an

PROTOCOLE 29

Composition du Secrétariat - Secrétaire générale -

Résolution

La Commission Centrale prend acte de l'approbation suivant la procédure écrite de la résolution ci-annexée nommant Madame Lucia Luijten, Secrétaire générale de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Cette résolution est datée du 14 septembre 2021, date de la dernière acceptation par voie écrite.

Annexe

Résolution adoptée par voie écrite au 14 septembre 2021

**« Composition du Secrétariat
- Secrétaire générale -**

La Commission Centrale convient de nommer Madame Lucia LUIJTEN Secrétaire générale de la Commission centrale pour la navigation du Rhin pour un mandat courant à compter du 1^{er} novembre 2021 et jusqu'au 31 juillet 2024 inclus. »

PROTOCOLE 30

Interruption de service des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, du Neder-Rijn 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 2021 et du 31 décembre 2021 au 1^{er} janvier 2022 entre 20 heures et 6 heures, et
- du Neder-Rijn et du Lek les nuits du 24 au 25 décembre et du 25 au 26 décembre 2021 et celle du 31 décembre 2021 au 1^{er} janvier 2022 entre 18 heures et 8 heures,

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 31

Interruption de service des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine

Résolution

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses du Neder-Rijn 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 2022 au 31 décembre 2022,

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 32

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 33

Date de la prochaine session plénière

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 2 juin 2022 à Strasbourg.

PROTOCOLE 34

Réalisation des objectifs de la présidence 2020-2021 de la CCNR

Résolution

La Commission Centrale

prend acte du rapport de son président sur la mise en œuvre des orientations qu'il a proposées pour la période 2020-2021,

remercie M. Tilemans pour l'efficacité et la constance de son action en tant que président ainsi que son équipe pour le travail réalisé.

Annexe

Annexe au protocole 34

La délégation belge a l'honneur de soumettre ci-après le bilan de sa présidence. Elle a jugé utile de reprendre le titre de ses priorités l'une après l'autre afin d'exposer les réalisations. Pour une explication détaillée desdites priorités, il est renvoyé au document PRE (19) 40 rev.1.

1. Collaboration CCNR-UE-CESNI-CEE-ONU :

1.1. La Présidence belge souhaitait qu'il soit œuvré auprès de la Commission européenne afin d'obtenir un accord de coopération qui offre un engagement à long terme, par exemple dans le cadre de la détermination du prochain *multiannual financial framework* (2021-2027).

La CCNR a obtenu un appel à propositions pour un nouveau contrat de service à hauteur de 1,8M€. Ce contrat offre une hausse de budget par rapport à l'ancien contrat de service et un champ d'intervention élargi avec l'intégration de travaux sur le développement du futur ERDMS3 (European Reference Data Management System). En outre, elle a obtenu la promesse d'une subvention pour le CESNI à hauteur de 5,2 M € pour une période de 6 ans (2022-2027).

1.2. La Présidence belge visait également un accord qui concrétise la coopération, notamment au moyen de mécanismes de coordination plus efficaces.

La coordination au niveau technique a bien fonctionné et a été exercé quasi quotidiennement par les membres du Secrétariat et leur binôme au sein de la Commission européenne (DG MOVE). Ceci étant, au niveau institutionnel, les procédures de coordination en vertu de l'article 218 § 9 du TFUE se sont rallongées, complexifiées et multipliées. La CCNR a poursuivi un dialogue intense avec la Commission européenne sur la compatibilité et l'harmonisation des normes européennes et rhénanes. Elle a entrepris une série de démarches, adressé de multiples courriers et multiplié les concertations avec la DG MOVE à la recherche d'une collaboration équilibrée et renforcée, dans un esprit de compromis et de saine collaboration.

1.3. La Présidence belge ambitionnait un accord qui continue de soutenir les missions du CESNI.

Le CESNI a une place centrale dans le plan d'action NAIADES III. En effet, la CE s'engage dans le plan d'action NAIADES III à continuer à soutenir le CESNI par le CEF afin de développer des standards européens en navigation intérieure. Les travaux du CESNI concernant les SIF et notamment l'ES-RIS ont une place particulièrement importante dans le plan d'action NAIADES III. En effet, la CE stipule que « des cycles de révision simplifiés des prescriptions techniques pour les SIF au sein du CESNI pourraient soutenir les SIF dans leur évolution vers smart shipping et interopérabilité ». De plus, la révision de la directive UE portant sur SIF devrait donner un rôle à l'ES-RIS.

Il a été procédé à l'adoption d'un programme de travail CESNI ambitieux dans les trois domaines de travail : prescriptions techniques des bateaux, qualification professionnelles et technologies de l'information pour la période 2022-2024, en tenant compte de objectifs stratégiques de la CCNR et de l'UE mentionnés notamment dans la déclaration de Mannheim, le pacte vert pour l'Europe ou Naiades III.

En ce qui concerne les travaux dans le cadre de la révision des exigences relatives à l'équipage, un projet d'une feuille de route pour les exigences plus modernes et flexibles a été présenté par la présidence belge du groupe de travail temporaire CESNI/QP/Crew le 15 avril 2021. Il est rappelé que ce sujet constitue un élément clé de la Déclaration de Mannheim et également une action fleuron de NAIADES III. Ce projet a été confirmé lors de la réunion du CESNI du 28 octobre 2021 et sera envoyé aux partenaires sociaux et autres parties intéressées afin de compléter les éléments qui formeront la base des standards auxquels la CCNR et l'Union européenne pourraient se référer dans leurs instruments législatifs.

En ce qui concerne la standardisation des examens de navigation intérieure européens, la réunion des commissions d'examen du 15 septembre 2021 a confirmé les modèles d'examens pour le niveau opérationnel (OL) et le niveau de commandement (ML) qui visent à établir un level playing field et qui vont être utiles pour les nombreux pays en Europe qui ne disposent pas encore d'une procédure pour les examens pratiques. Le projet de standards pour l'examen pratique en vue de l'obtention d'un certificat de qualification pour le niveau opérationnel (OL) a été présenté au CESNI en première lecture et est actuellement en procédure de coordination en vertu de l'article 218 paragraphe 9 du TFUE. Et finalement, le CESNI a commencé des travaux sur une base de questions et réponses (multiple choice) pour l'examen théorique pour les futurs conducteurs – une initiative qui pourrait à la fois mener à une harmonisation, mais aussi à une digitalisation efficace des examens.

1.4. La Présidence belge entendait poursuivre la coopération étroite avec la CEE-ONU.

La CCNR a participé activement aux travaux du *Working Party on Inland Water Transport* et du *Working Party on the Standardization of Technical and Safety Requirements in Inland Navigation* de la CEE-ONU.

Les représentants de la CCNR ont fait des présentations dans le cadre des ateliers de la CEE-ONU suivants :

- *Climate change and the extreme water situation on European waterways and its impact on inland water transport,*
- *Building up a solid international regulatory framework aimed at increasing the efficiency and safety on inland water transport,*
- *Cybersecurity in inland water transport.*

La CCNR a également participé activement aux tables rondes suivantes :

- *River Sea Transport in Europe*: présentation du rapport thématique de la CCNR sur le transport fluvio-maritime en Europe,
- *Automation in Inland Navigation* : explication de l'état d'avancement des travaux de la CCNR sur la navigation automatisée.

Outre sa participation à des ateliers et à des tables rondes, la CCNR a également contribué à la mise à jour de diverses résolutions et conventions de la CEE-ONU, telles que la sixième révision de la résolution 61 du CEVNI *Resolution 61 Recommendations on Harmonized Europe - Wide Technical Requirements for Inland Navigation Vessels*, les diverses résolutions RIS, le Code Européen des Voies de Navigation Intérieure (CEVNI), le Livre bleu/Blue Book, etc.

Enfin, la CCNR a tenu la CEE-ONU bien informée des mesures prises par la CCNR concernant les conséquences de la pandémie de COVID-19 pour la navigation intérieure.

2. Développement durable – financement du verdissement :

La Présidence belge a pleinement soutenu l'objectif de la CCNR de parvenir à une navigation intérieure sans émission d'ici 2050. Au cours de la Présidence belge du Comité économique, et plus précisément en juillet 2018, les différentes études visant à atteindre l'objectif précité ont été initiées lors d'une réunion à laquelle ont participé de nombreuses parties prenantes. Sur la base de la Déclaration de Mannheim et de ses objectifs clés, la CCNR a réalisé un projet de recherche ambitieux et exhaustif sur le financement de la transition énergétique et une évaluation des différentes solutions technologiques. Les résultats de l'étude ont été publiés en juin 2021 et peuvent être consultés sur : <https://www.ccr-zkr.org/12080000-fr.html>. Un élan supplémentaire à la mise en œuvre des études a été donné par des réunions conjointes entre les différents comités. Ceci souligne particulièrement l'importance que la CCNR attache à l'objectif de zéro émission. La Présidence belge souhaiterait souligner le soutien enthousiaste et très apprécié du Secrétariat.

L'étude montre que la transition énergétique est un défi existentiel pour la navigation rhénane et européenne et qu'elle s'accompagne nécessairement d'adaptations technologiques, dont les coûts sont considérables ne peuvent être que partiellement assumés par la profession. L'étude élabore les premières pistes d'un instrument européen de subvention et de financement pour soutenir la transition énergétique. Un tel instrument devrait être accessible aux mêmes conditions à tous les propriétaires de bateaux des États membres de la CCNR. Les défis à relever pour parvenir à un taux d'émission nul d'ici 2050 restent donc considérables.

Le 20 avril 2021, la CCNR a organisé un atelier en ligne consacré aux sources d'énergie alternatives pour les systèmes de propulsion électrique, dont l'objectif était de démontrer que les systèmes de propulsion électrique utilisant des sources d'énergie alternatives, joueront un rôle central dans la réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre dans la navigation intérieure. Sous la présidence de la délégation belge (Mme Coenen), grâce aux interventions de différents orateurs ainsi que de cinq panélistes et de plus de 180 participants au total, cet atelier a permis d'en apprendre davantage sur les technologies innovantes, ainsi que sur les défis techniques, économiques, organisationnels et juridiques de leur mise en œuvre. Au cours de cet atelier ont été présentées des études de rentabilité concernant les carburants de substitution (électricité, hydrogène) et différents types de technologies (moteurs hybrides, piles à combustible ou batteries pour l'alimentation en électricité etc.) mises en œuvre à bord de bateaux innovants. La réglementation, le financement et, bien sûr, l'acceptation générale en termes de retour sur investissement ou d'atténuation des risques ont été cités comme quelques-uns des principaux défis à relever dans le cadre du développement de projets pilotes. Les résultats sont publiés sur : <https://www.ccr-zkr.org/13020154-fr.html>.

Conformément au mandat donné par la déclaration ministérielle de Mannheim et à la lumière de l'étude, la CCNR a élaboré une feuille de route visant à mettre un terme, autant que possible, aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques du secteur imputables à la navigation intérieure d'ici 2050. Cette vision à long terme est également partagée par l'Union européenne (UE). Cette feuille de route devrait être perçue comme le principal instrument de la CCNR aux fins de l'atténuation du changement climatique en :

- établissant des voies de transition pour la flotte (nouvelles constructions et bateaux déjà en service),
- suggérant, planifiant et mettant en œuvre des mesures adoptées directement ou non par la CCNR,
- assurant le suivi des objectifs intermédiaires et finaux fixés par la Déclaration de Mannheim.

Son adoption est prévue en décembre 2021, sous présidence belge.

3. Numérisation des documents de transport – simplification administrative :

La Présidence belge a pleinement soutenu l'ambition de la CCNR d'intégrer la navigation intérieure dans les chaînes logistiques numériques et multimodales. Ainsi par sa [résolution 2021-I-10](#), la CCNR a décidé d'autoriser la présence à bord de certificats et autres documents de bord sous forme électronique. Il s'agit d'une première étape dans le développement de la numérisation en navigation rhénane, qui se traduira par une conversion progressive des certificats et autres documents de bord vers des formats électroniques.

Cette décision de principe permet de répondre à plusieurs objectifs :

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

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

Dans le futur RPN, les conducteurs, experts en navigation à passagers et experts GNL pourraient choisir entre un format physique ou électronique des certificats de qualification. Comme le volume de données à reporter dans le certificat de qualification de conducteur de bateau ne pouvait pas être prévu, principalement en raison de la quantité de tronçons identifiés comme présentant des risques spécifiques, les experts du CESNI ont mis au point, dans l'ES-QIN 2019, un format physique (copie papier) et un format électronique permettant de contenir plus de données que le format physique actuellement utilisé. Comme le format physique, le format électronique peut servir de preuve authentique attestant les qualifications, à condition qu'il présente les garanties appropriées pour prévenir la fraude, qu'il puisse être « porté » pendant l'exercice des fonctions et qu'il soit facilement accessible pour l'autorité compétente.

Même si cela ne concerne pas directement la CCNR, la Présidence belge estime utile de mentionner que la Conférence des parties contractantes (CPC) à la CDNI a également adopté une décision le 22 juin 2021 pour permettre l'utilisation de l'attestation de déchargement par voie électronique.

4. Nouvelles technologies et innovation – automatisation de la navigation intérieure :

La Présidence belge se félicite que la navigation automatisée soit également au cœur des travaux de la CCNR.

La Commission centrale a décidé de concentrer les travaux relatifs à la navigation automatisée au sein du Comité restreint de navigation (RN), dont le mandat vient d'être actualisé. L'objectif est de traiter dans un organe unique les questions relatives à l'automatisation qui sont par nature complexes, denses et de nature transversale.

De plus, cette décision de principe permet de répondre à plusieurs objectifs :

- apprécier la navigation automatisée dans son ensemble à l'échelle rhénane, et non de manière sectorielle ;
- assurer une bonne présentation des projets pilotes et préparera les projets de décisions permettant de déroger temporairement aux dispositions des règlements de la CCNR, à l'échelle du corridor rhéan.

Pour la période 2020-2021, la présidence du Comité RN a été assurée par les Pays-Bas et la vice-présidence par la Belgique.

Enfin, une vision synthétique de la CCNR en matière d'automatisation a été adoptée et diffusée par communiqué de presse. La CCNR montre son rôle d'avant-gardiste.

5. Voie d'eau et infrastructure :

En ce qui concerne la voie d'eau et l'infrastructure, la Présidence belge note que le Comité de l'infrastructure et de l'environnement a commencé à suivre les activités sur l'infrastructure intelligente et a une tâche dans son programme de travail à ce sujet. La coordination de l'ensemble des travaux incombe cependant au Comité restreint de navigation (RN). Dans la vision synthétique de la CCNR pour le soutien du développement harmonisé de la navigation automatisée, il est noté que la navigation automatisée devra s'insérer dans le contexte actuel de la navigation rhénane et donc s'adapter à l'infrastructure physique existante, ce qui nécessitera vraisemblablement la mise à disposition d'informations supplémentaires.

La CCNR a également participé activement, en tant que partie prenante, à la rédaction du rapport du sous-groupe GNS "Recommandations d'experts pour le développement de la future politique RTE-T et la révision du règlement RTE-T".

Enfin, on peut souligner la signature en octobre 2021 d'une déclaration d'intention réaffirmant la coopération avec la Commission d'Hydrologie du Rhin. Ceci renforcera les échanges sur des sujets essentiels comme l'impact du changement climatique sur la voie d'eau rhénane.

6. Fonctionnement interne de la CCNR – approfondissement du contenu :

La Présidence belge avait également posé des priorités concernant le fonctionnement de la CCNR. Ainsi elle note avec satisfaction que son objectif visant à dynamiser les sessions plénières, à renforcer l'interaction entre les différents comités de la CCNR et à promouvoir la mixité des sessions et des ateliers a été mis en œuvre, notamment dans le cadre de la diffusion des résultats de l'étude sur la transition énergétique (Voir PRE (21) 38). De plus, plusieurs ateliers thématiques ont été organisés (electric propulsion, low water,...).

La Présidence belge souhaitait également que les ONG soient impliquées plus étroitement dans la CCNR. Depuis la mise en place du nouveau format de la Conférence consultative (voir COA (19) 2), deux conférences consultatives classiques et deux plénières semi-publiques se sont tenues. La COA combinée telle que prévue dans le document COA (19) 2 n'a pas encore été organisée. En effet, les conditions n'étaient pas favorables à ce genre d'exercice nouveau à cause de la crise sanitaire due à la pandémie de Covid-19. Une des rares occasions pour reprendre et renforcer le contact avec un partenaire privilégié de la CCNR était la participation du Secrétaire général au congrès de l'IVR du 7 et 8 octobre 2021 à Gand en Belgique et la modération d'un workshop consacré aux qualifications professionnelle lors de cet événement.

7. Événements spécifiques :

Pour finir, la Présidence avait des ambitions concernant des événements spécifiques. La CCNR fêtait en 2020 les 100 ans de son arrivée au Palais du Rhin à Strasbourg. Au-delà de quelques temps forts pour la CCNR, l'idée initiale était d'encourager et de communiquer sur des activités/initiatives sur la thématique du transport fluvial tout au long de l'année, et développés par nos partenaires.

La crise sanitaire du Covid-19 a eu un impact fort sur le planning des actions de communication. Certaines initiatives ont pu être développées, tandis que d'autres n'ont malheureusement pas pu être mises en place en raison de la pandémie.

Voici les actions de communication développées :

- Création d'un logo dédié,
- Présentation de la CCNR et de son centenaire lors des "Rencontres rhénanes" de l'Université de la Krutenau, à Strasbourg (février 2020) et lors des visites du Port autonome de Strasbourg (juin et octobre 2020),
- Actions de communication (newsletter, quiz) avec le "Lieu d'Europe", à Strasbourg (avril, mai, juin 2020),
- Communication sur les réseaux sociaux (Twitter et LinkedIn) (juin 2020),
- Bannières apposées sur le Palais du Rhin (septembre à décembre 2020).

D'autres actions de communication nécessitant l'accueil de publics, telles que l'organisation d'une soirée festive au Palais du Rhin, n'ont pas pu être développées.

PROTOCOLE 35

Orientations de la présidence française

Résolution

La Commission Centrale,

vu son Règlement intérieur (article 24 (3)),

prend acte du document d'orientation fixant les priorités de la présidence pour la période 2022-2023,

remercie la délégation française pour le travail de préparation de la future présidence,

rappelle que ce document complète les programmes de travail de ses comités (Protocole 2021-II-8).

Annexe

1. Renforcement de la coopération avec l'Union européenne

La délégation française poursuivra début 2022 les efforts entrepris pour clarifier et stabiliser les modalités de la coopération avec la DG/Move.

Cette action est essentielle au regard de la question de la compétence géographique de la CCNR. Il conviendra à cet égard de s'appuyer sur les échanges qui auront eu lieu sur cette question, en principe avant la fin de cette année 2021, avec le directeur général de la DG/Move.

Au-delà de cet aspect central, il apparaît nécessaire d'avoir une discussion approfondie avec la DG/Move, tant sur les procédures de coordination de l'article 218-9, que sur le fonctionnement du CESNI, afin d'en améliorer à la fois la flexibilité et l'efficacité.

Le début de sa présidence coïncidant avec le début d'un nouveau cycle contractuel avec l'Union européenne, la délégation française s'efforcera de favoriser la conclusion rapide des contrats et la mise en œuvre effective des projets qui y sont liés.

2. Transition énergétique de la navigation intérieure

La délégation française s'attachera à poursuivre la mise en œuvre des engagements aux termes de la déclaration de Mannheim en 2018, dont un axe essentiel est la transition énergétique de la navigation intérieure. Il revient à la CCNR, en tant qu'organisation internationale, de jouer un rôle de premier plan dans ce domaine.

Sur la base de la feuille de route adoptée par la CCNR pour la réduction des émissions, des avancées rapides sont à attendre au cours des deux prochaines années.

On peut penser notamment au domaine des bateaux innovants, utilisant l'hydrogène comme combustible, dont l'emploi supposerait des dérogations ou des aménagements aux règlements de la CCNR.

Il nous faut par ailleurs inventer un instrument financier susceptible d'aider à la transition énergétique. Plusieurs options ont été identifiées, qu'il convient d'explorer plus avant avec les autorités européennes, y compris avec la Banque européenne d'investissement, comme aussi avec les autres commissions fluviales.

Pour atteindre cet objectif, un chemin étroit est à tracer sur le plan réglementaire, entre le projet de directive révisée sur la taxation de l'énergie, d'une part, et les contraintes propres à l'espace rhénan d'autre part. Car ce dernier est régi par un principe de prohibition des droits perçus pour « le seul fait de la navigation » posé par l'Acte de Mannheim.

3. Numérisation de la navigation intérieure

Dans le domaine de la numérisation en revanche, le cadre juridique est pour l'essentiel en place avec la directive SIF et le standard ES-RIS. Il s'agit donc à présent de permettre l'essor d'un certain nombre de services, facilitant le transfert modal vers la navigation intérieure, et contribuant à l'optimisation de la gestion du trafic tant au point de vue économique qu'environnemental, en particulier par l'utilisation de l'intelligence artificielle.

Dans cette optique, la CCNR semble le forum naturel pour des échanges de vues sur un certain nombre de sujets concrets. On peut penser à la gestion des passages et des attentes aux ouvrages, à la navigation économe en énergie par l'optimisation des vitesses – ce qu'on désigne comme l'« écopilotage » - ou encore à la prévision des durées de transit. A la Commission centrale pour la navigation du Rhin revient d'en prendre l'initiative.

Par ailleurs, certains aspects juridiques relatifs à la numérisation demeurent inexplorés. Qu'en est-il, par exemple, de la question de la responsabilité juridique, lorsque surviennent des dommages à la suite de décisions de navigation prises sans intervention humaine ? A ce sujet, la France va lancer une étude dans ce domaine, dont elle partagera les résultats au sein de la Commission centrale.

4. Amélioration des aires de stationnement sur le Rhin supérieur

On sait qu'il existe une attente importante de la part des navigants sur le Rhin supérieur en ce qui concerne les aires de stationnement pour les bâtiments.

A cet égard Voies navigables de France a lancé des études avec EDF pour des travaux de construction d'aires de stationnement pour des bateaux de marchandises.

Dans cette perspective, la délégation suggère que soit étudiée la possibilité d'une homogénéisation des équipements de cette nature sur le Rhin, notamment aux écluses, en concertation avec les navigants.

5. Modernisation des Règles applicables au personnel du Secrétariat

Compte tenu notamment de la dimension nouvelle prise par les effectifs du Secrétariat, et dans l'optique d'une adaptation des règles applicables aux évolutions modernes, la mise à jour du règlement du personnel constitue une nécessité impérieuse.

Pour cette tâche importante dans les années à venir, la CCNR pourra s'appuyer sur les recommandations du SIRP, structure qui, au sein de l'OCDE, est chargée de fournir des conseils d'organisation à l'ensemble des institutions internationales ayant leur siège en Europe.

Sans préjuger de la démarche à adopter, cette révision devra naturellement être menée en liaison étroite avec le personnel, par le biais du Comité du personnel.

PROTOCOLE 36

Adoption de la feuille de route de la CCNR pour la réduction des émissions de la navigation intérieure

Résolution

La Commission centrale,

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

souhaitant contribuer pleinement à la protection de l'environnement et du climat,

soucieuse d'assurer de façon constante la prospérité, la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane en application de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868,

se référant à la Déclaration de Mannheim du 17 octobre 2018, signée par les ministres compétents des États membres de la CCNR,

rappelant la mission qui lui a été confiée de présenter une feuille de route visant à, autant que possible, mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici 2050,

étant donné la mission confiée par la Déclaration susvisée de prendre l'initiative du développement de nouveaux instruments financiers pour atteindre lesdits objectifs,

consciente que la transition énergétique est un défi crucial pour la navigation rhénane et européenne, qui doit rester un sujet de politique publique prioritaire,

soulignant l'importance de la voie fluviale rhénane qui représente 70 % du trafic et constitue ainsi le principal axe de transport de la navigation intérieure européenne,

s'appuyant sur les résultats de l'étude de la CCNR sur la transition énergétique publiée avec la Résolution 2021-I-6,

soulignant la concertation étroite avec les organisations agréées de la profession de la navigation intérieure et les organisations internationales avec lesquelles elle coopère,

relevant qu'elle partage les mêmes objectifs à l'horizon 2050 que l'Union européenne, à savoir une navigation intérieure sans émission de gaz à effet de serre,

adopte la feuille de route en annexe comme son principal instrument pour la mise en place de la transition énergétique,

observe l'absence de solution technologique universelle (« one size fits all ») adaptée à tous les types de bateaux et tous les profils de navigation,

souligne qu'il existe une grande incertitude concernant la maturité et la disponibilité des technologies, ainsi que la viabilité commerciale des combustibles de substitution pour la navigation intérieure,

souligne la nécessité d'une approche technologiquement neutre pour réaliser la transition énergétique,

souhaite coopérer encore davantage avec les autres acteurs de la transition énergétique, en particulier l'Union européenne, dans le but de mettre en œuvre le plan d'actions proposé dans sa feuille de route et de garantir des mesures adaptées au secteur de la navigation intérieure et une mise en œuvre tenant compte de ses spécificités,

s'engage à

- faire rapport d'ici 2025 sur l'avancement de la mise en œuvre de la feuille de route et sur la nécessité de l'actualiser,
- au plus tard en 2025 évaluer l'opportunité de la révision de l'« étude de la CCNR », notamment en ce qui concerne l'évaluation économique et technique des technologies,
- revoir l'approche dite « du réservoir à l'hélice » dans une prochaine révision de sa feuille de route,
- évaluer d'ici 2025 l'opportunité d'étendre le périmètre de la feuille de route, par exemple aux autres gaz à effet de serre tels que le N₂O ou aux émissions associées à d'autres aspects du cycle de vie du bateau, à la fabrication et à l'élimination des systèmes de propulsion, à d'autres types de bâtiments, ou encore à la sécurité des technologies,
- si nécessaire, réviser d'ici 2030 la feuille de route et le plan d'actions correspondant.

invite

- ses Comités pertinents à :
 - mettre en œuvre ces engagements, notamment par la tenue de réunions annuelles communes consacrées à la feuille de route,
 - suivre et discuter de l'évolution des émissions de la flotte de navigation intérieure et des développements technologiques,
- son Président, ses États membres et son Secrétariat, à partager cette feuille de route avec les différentes parties prenantes du secteur de la navigation intérieure ainsi que les institutions de l'UE, y compris la Commission européenne et avec les différents groupes politiques intéressés du Parlement européen,
- son Secrétariat à publier sa feuille de route sur son site Internet et à communiquer activement sur la base du plan de communication relatif à cette dernière.

Annexe
(séparément)