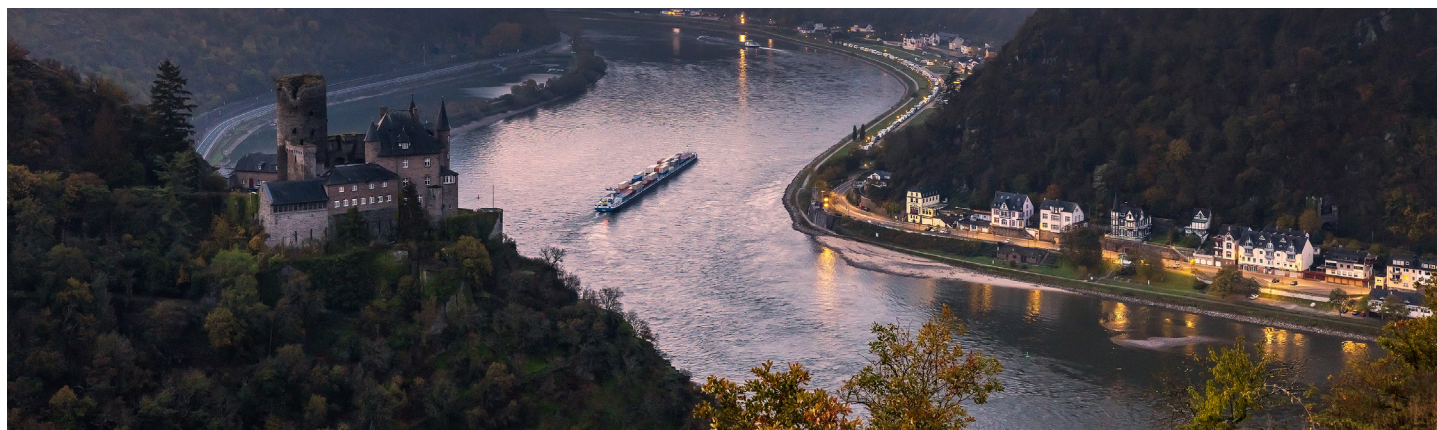


## SESSION PLÉNIÈRE D'AUTOMNE 2022 DE LA CCNR

Ref: CC/CP (22)14



La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière d'automne le 8 décembre 2022, à Strasbourg. Au programme : la poursuite des travaux sur l'automatisation, l'actualisation des règles de police, les questions relatives à la voie d'eau rhénane ou encore la situation économique de la navigation intérieure. M. Diégo Colas, chef de la délégation française, a assuré la présidence de la réunion.

### LA NAVIGATION AUTOMATISÉE AU CŒUR DES TRAVAUX DE LA CCNR

La navigation automatisée recouvre aujourd'hui un très large spectre de solutions techniques et de cas d'utilisation - pouvant aller d'une simple assistance à la navigation à une navigation complètement automatique. En 2018, la CCNR a adopté la première [définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure](#). Cette définition a permis d'avoir une compréhension commune de la navigation automatisée. Aujourd'hui, elle est largement utilisée par des projets pilotes en navigation intérieure, des autorités nationales et des institutions internationales. Sur la base des enseignements acquis ces dernières années, la CCNR a actualisé cette définition en apportant des précisions sur les termes utilisés ou les différents niveaux d'automatisation. Enfin, le lien entre la navigation automatisée et la commande à distance sont clarifiés dans une notice explicative qui fournit également des exemples de niveaux d'automatisation.

En outre, la CCNR a créé une nouvelle base juridique qui permet de déroger temporairement au [Règlement de police pour la navigation du Rhin](#) (RPNR) pour certains projets pilotes, dans le domaine de la navigation automatisée. Cela concerne les bâtiments à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou les bâtiments

conduits à distance. L'amendement fixe le cadre juridique nécessaire et les conditions requises pour accorder une dérogation temporaire au RPNR dans le cadre d'un projet pilote. Pour ce faire, il est nécessaire que le bâtiment n'affecte pas la sécurité et le bon ordre de la navigation et qu'il dispose d'un niveau de sécurité équivalent à celui des autres bâtiments naviguant sur le Rhin. Conforme à l'esprit d'unicité du régime rhénan, l'autorisation accordée pourra concerner des secteurs du Rhin situés dans plusieurs pays. L'expérience gagnée à travers ces projets pilotes permettra d'alimenter les futurs travaux réglementaires de la CCNR pour accompagner l'innovation. Cet amendement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2023.

### AUGMENTATION DE LA VITESSE MAXIMALE ENTRE BINGEN ET ST. GOAR EN CAS DE DÉPASSEMENT DE LA MARQUE DE CRUE I

Faisant suite à une demande de la profession, et après une étude de l'Institut fédéral allemand des ouvrages hydrauliques (Bundesanstalt für Wasserbau - BAW), la CCNR a adopté un amendement au RPNR. Cet amendement vise à modifier la vitesse maximale pour la navigation vers l'aval dans le secteur du Gebirge, entre Bingen et St. Goar, lorsque la marque de crue I est dépassée. La vitesse maximale autorisée passe ainsi de 20 km/h à 24 km/h entre les p.k. 528,50 et 556,00. L'objectif est d'augmenter la sécurité de la navigation rhénane, en améliorant la manœuvrabilité des bâtiments sur ce secteur. En effet, l'évolution actuelle et future de la flotte laisse présager une augmentation du nombre de grands automoteurs et de grands convois et formations à couple. Cet amendement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2023.

### ADAPTATION DU RPNR AUX PORTS DE STATIONNEMENT NOCTURNE

Le RPNR a été complété avec des prescriptions relatives au port de stationnement nocturne de Spijk sur le Boven-Rijn, ainsi qu'au port de Bergambacht sur le Lek. Concernant le port de Spijk, celui-ci est actuellement en construction : la mise en service est prévue en 2023. Les conditions d'utilisation du port de refuge et de sécurité d'Emmerich ont également été ajoutées au sein du RPNR. Les dispositions relatives à ces différents ports de stationnement nocturne ont été précisées, notamment concernant le chargement et le déchargement des bâtiments, les avitaillements, l'accostage des convois de plus de 135 m, les conditions d'entrée, les durées de stationnement autorisées ou encore la communication nécessaire avec les autorités. Ces amendements entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2023.



# CCNR

COMMISSION CENTRALE  
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

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

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

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

## PRESCRIPTIONS TECHNIQUES DES BATEAUX

Lors de la session plénière, la CCNR a adopté une résolution modifiant conjointement les 3 Règlements ([RVBR](#), [RPNR](#) et [RPN](#)) pour renvoyer à l'[ES-TRIN 2023/1](#). Cette décision s'inscrit dans une démarche coordonnée avec l'Union européenne de mise en vigueur de l'ES-TRIN 2023/1, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024, au moyen de références au sein des cadres législatifs respectifs de la CCNR et de l'UE. L'ES-TRIN 2023/1 inclut notamment des prescriptions sur les combustibles à faible point d'éclair et les piles à combustible, la collecte des eaux usées, les bateaux à passagers ou encore la réparation des moteurs en service.

## TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES

En collaboration avec le Secrétariat de la CEE-ONU, le Secrétariat de la CCNR a activement participé à l'élaboration de l'édition 2023 de l'ADN. La traduction allemande de l'ADN 2023 a été réalisée par la CCNR et peut être téléchargée depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2022 sur le [site internet](#).

Les travaux de révision du Guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux (ISGINTT) ont été finalisés. Ceux-ci ont été effectués en partenariat avec le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF). L'édition 2022 du guide constitue un recueil de bonnes pratiques identifiées par l'industrie. Elle est compatible avec le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN) qui s'applique sur le Rhin. Cette seconde édition de l'ISGINTT vise à améliorer encore davantage la sécurité du transport de marchandises dangereuses, notamment l'interface entre les bateaux-citernes et les installations à terre.

## QUESTIONS RELATIVES À LA VOIE D'EAU RHÉNANE

La CCNR a approuvé différents projets de chantiers sur le Rhin, tels que :

- la construction d'un poste de chargement près de Chalampé ;
- la construction d'aires de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Volgelsheim et à Huningue ;
- la création d'une passe à poissons sur l'aménagement hydroélectrique de Marckolsheim, sur le Rhin supérieur.

La CCNR a pris acte de la fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur

en vue de la réalisation de travaux de maintenance. Enfin, la CCNR a également adopté l'étiage équivalent 2022. Ce niveau d'eau est important pour l'entretien de la voie navigable. L'ensemble de ces évolutions de la voie d'eau ne constituent pas des entraves à la navigation sur le Rhin. Au contraire, ces mesures adoptées par la CCNR contribuent à garantir la prospérité de la navigation rhénane et européenne ainsi qu'un haut niveau de sécurité pour la navigation et l'environnement.

## SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE

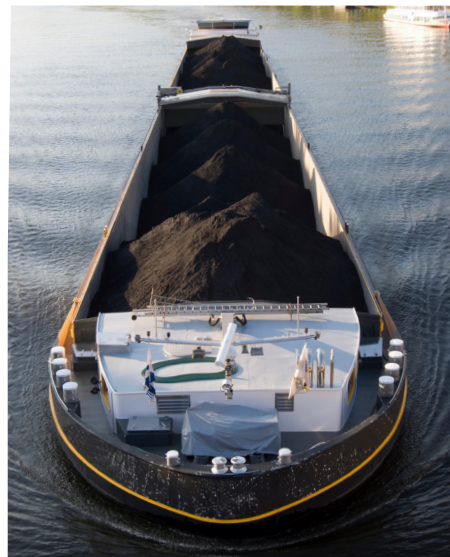
La situation économique de la navigation intérieure, au premier semestre 2022, a fait l'objet d'une résolution. Ainsi, l'évolution du transport de marchandises par voie navigable au cours de cette période montre une légère baisse pour le Rhin et les États rhénans. Cette baisse résulte notamment des effets provoqués par la guerre d'agression russe contre l'Ukraine. Les transports de charbon, qui ont augmenté d'environ 26 %, ont constitué cependant la principale exception. Selon les chiffres relatifs à l'écluse d'Iffezheim, le transport de passagers a quant à lui connu une nette reprise au second semestre 2021 et au premier semestre 2022.

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

## PROCHAINE SESSION PLÉNIÈRE

La prochaine session plénière de la CCNR aura lieu à Strasbourg, le 7 juin 2023.

**L'ensemble des résolutions adoptées en plénière sera disponible sur le site internet de la CCNR à partir de la mi-janvier 2023, sur la page suivante : <https://www.ccr-zkr.org/13020400-fr.html>.**



## À PROPOS DE LA CCNR

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



# CCNR

COMMISSION CENTRALE  
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

**Palais du Rhin**

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

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

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

[ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)  
[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)