



**SESSION DE PRINTEMPS 2023
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES
(2023-I)**

Strasbourg, le 7 juin 2023

SESSION DE PRINTEMPS 2023

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2023-I)

Strasbourg, le 7 juin 2023

SOMMAIRE

	Pages
I. Ouverture de la session plénière – Adoption de l’ordre du jour	5
PROTOCOLE 1 Ouverture de la session – Adoption de l’ordre du jour	5
II. Aspects économiques	5
PROTOCOLE 2 Situation économique de la navigation intérieure en Europe.....	5
III. Patentes de bateliers et équipages	5
PROTOCOLE 3 Amendement à l’article 6.01 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN).....	5
PROTOCOLE 4 Amendement à l’article 20.01 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN).....	7
IV. Règles de circulation et services d’information fluviale sur le Rhin	10
PROTOCOLE 5 Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) modifiant l’article 6.21, chiffre 2, en lien avec les barges de poussage placées à tribord	10
PROTOCOLE 6 Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) à la suite de la mise en service d’une nouvelle aire de stationnement « Friesenheimer Insel » (Article 14.03).....	13
PROTOCOLE 7 Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) concernant la navigation de nuit sur le secteur Bingen – St. Goar (Article 9.08).....	16
PROTOCOLE 8 Extension de l’obligation d’annonce par voie électronique à d’autres bâtiments à compter du 1 ^{er} décembre 2026.....	18
PROTOCOLE 9 Modification de la date d’entrée en vigueur de la résolution 2022-II-12 relative à un amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à créer une base juridique pour autoriser des dérogations temporaires aux prescriptions du RPNR pour un bâtiment à bord duquel des tâches de l’équipage sont automatisées ou pour un bâtiment conduit à distance	20
V. Prescriptions techniques des bateaux	21
PROTOCOLE 10 Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) Adaptation du RVBR en ce qui concerne la base de données européenne des bateaux (EHDB)	21
VI. Questions relatives à la voie d’eau rhénane	21
PROTOCOLE 11 Évolution du plan d’eau dans le secteur de la chute d’Iffezheim ainsi que sur le secteur aval Mouillage sur le busc aval de l’écluse d’Iffezheim Plan d’eau à l’échelle d’Iffezheim pour l’année 2022 (2022-I-16)	21
PROTOCOLE 12 Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin	23
PROTOCOLE 13 Nouvelle construction d’un quai et ducs d’Albe pour l’accueil de bateaux transportant des colis lourds ou du vrac agricole à Nambenheim, rive gauche, p.k. 215,900 – 216,300.....	27
PROTOCOLE 14 Pont de Chalampé Entretien du chemin de roulement de la nacelle de visite en intrados du tablier, p.k. 199,200.....	33

PROTOCOLE 15	Élargissement du trottoir et de la piste cyclable du pont ferroviaire de Horchheim, près de Coblenz, p.k. 588,523	39
PROTOCOLE 16	Nouvelle construction d'une base de canoës et kayaks en rive gauche du Rhin à Huningue, p.k. 170,550	44
PROTOCOLE 17	Nouvelle construction d'une aire de stationnement	50
PROTOCOLE 18	Nouvelle construction d'un établissement flottant pour menues embarcations, rive droite, p.k. 283,500	58
PROTOCOLE 19	Adoption de la fermeture des écluses sur le Rhin inférieur néerlandais	63
VII.	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	66
PROTOCOLE 20	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	66
VIII.	Budget et administration	74
PROTOCOLE 21	Approbation des comptes de l'exercice 2022 de la Commission Centrale	74
PROTOCOLE 22	Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2022	74
IX.	Communications diverses	90
PROTOCOLE 23	Rapport oral des organisations internationales et des États observateurs	90
PROTOCOLE 24	Composition de la Commission Centrale	90
PROTOCOLE 25	Communiqué à la presse	90
PROTOCOLE 26	Date de la prochaine session plénière	90

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE DE PRINTEMPS 2023

I. Ouverture de la session plénière – Adoption de l’ordre du jour

PROTOCOLE 1
Ouverture de la session – Adoption de l’ordre du jour

Pas de résolution.

II. Aspects économiques

PROTOCOLE 2
Situation économique de la navigation intérieure en Europe

Résolution qui sera adoptée par voie de procédure écrite au mois de juin 2023.

III. Patentes de bateliers et équipages

PROTOCOLE 3
Amendement à l’article 6.01 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN)

1. Par sa résolution 2022-II-9 du 8 novembre 2022, adoptée par voie écrite, la CCNR a adopté le nouveau RPN, qui est entré en vigueur le 1^{er} avril 2023.
2. Le nouveau RPN prescrit à son article 6.01 les dispositions relatives à l’approbation des programmes de formation agréés. La dernière phrase du chiffre 1 prévoit que « les documents à soumettre en vue de l’approbation du programme de formation font l’objet d’une instruction de service aux autorités compétentes ».
3. Toutefois, il a été observé que l’élaboration d’une liste uniforme réunissant les exigences réglementaires nationales en matière de documentation à présenter pour l’approbation des programmes de formation n’est pas réalisable en raison de la diversité de ces exigences. Certaines relèvent par exemple de la législation en matière d’enseignement.
4. Partant de ce constat, le Comité STF estime souhaitable de supprimer cette phrase du RPN.
5. 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 les modifications proposées visent à répondre

L'amendement vise à supprimer à l'article 6.01 la prescription selon laquelle les documents à soumettre en vue d'approbation de programmes de formation doivent faire l'objet d'une instruction de service aux autorités compétentes. Il a été constaté que l'élaboration d'une liste uniforme n'est pas réalisable en raison de la diversité de ces exigences.

Il s'agit d'une modification technique mineure qui peut entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

Alternatives éventuelles aux modifications envisagées

Il serait possible de ne pas modifier l'article 6.01 du RPN et de conserver la dernière phrase du chiffre 1 de cette prescription (voir les conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications).

Conséquences desdites modifications

Cet amendement n'entraîne pas de coût additionnel pour la profession et pour les administrations. La suppression de cette prescription non réalisable apporterait davantage de sécurité juridique au RPN.

Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications

Il serait possible de renoncer à cet amendement mais cela aurait pour conséquence de laisser perdurer une prescription qui ne pourrait être réalisée. Cela pourrait résulter en la création d'attentes de la part des autorités destinataires de ces prescriptions (autorités compétentes pour l'agrément des programmes de formation) qui ne pourraient être satisfaites.

Résolution

La Commission Centrale,

soucieuse de garantir l'unicité du régime rhénan,

rappelant sa résolution du 8 novembre 2022 (2022-II-9) relative à l'adoption du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin qui est entré en vigueur le 1^{er} avril 2023,

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

afin de répondre efficacement aux problèmes pratiques auxquels les États membres sont confrontés dans la mise en œuvre de la résolution 2022-II-9,

sur la proposition de son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle,

adopte l'amendement à l'article 6.01 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entre en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

Annexe

Amendement à l'article 6.01 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN)

À l'article 6.01, chiffre 1, la dernière phrase est supprimée.

PROTOCOLE 4

Amendement à l'article 20.01 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN)

1. Par sa résolution 2022-II-9 du 8 novembre 2022, adoptée par voie écrite, la CCNR a adopté le nouveau RPN, qui est entré en vigueur le 1^{er} avril 2023.
2. Le nouveau RPN prévoit des dispositions transitoires au chapitre 20, notamment concernant l'échange des documents délivrés jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau RPN contre de nouveaux documents conformes au nouveau RPN.
3. Toutefois, il a été observé qu'une disposition transitoire est manquante pour consolider le cadre des échanges des anciennes qualifications contre les nouvelles qualifications. En effet, la Directive (UE) 2017/2397 (ci-après dénommée « la directive ») rend possible, pour les membres de l'équipage de pont autres que le conducteur, l'échange d'un certificat de qualification contre un certificat de qualification de l'Union pour lequel s'appliquent des exigences supérieures, sous réserve de démontrer un certain nombre de jours en temps de navigation.
4. Cette lacune crée de facto des conditions inéquitables entre les titulaires des certificats non rhénans et les titulaires de certificats de qualification rhénans.
5. Le Comité STF propose de corriger cette lacune en insérant une nouvelle disposition transitoire à l'article 20.01, introduisant ainsi des conditions identiques à celles prévues par l'article 38 paragraphe 3 de la directive.
6. 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 les modifications proposées visent à répondre

La Directive (UE) 2017/2397 rend possible, pour les membres de l'équipage de pont autres que le conducteur, l'échange d'un certificat de qualification contre un certificat de qualification de l'Union pour lequel les exigences sont supérieures, sous réserve de démontrer un certain nombre de jours en temps de navigation. C'est une disposition très avantageuse pour les membres de l'équipage de pont, leur permettant un certain avancement dans leur carrière sans examen des compétences (sorte de reliquat de l'approche basée sur l'expérience).

Cela vise également à tenir compte de la pratique identifiée au sein du CESNI et reflétée dans les FAQ (questions fréquentes) publiées sur le site du CESNI.

De manière non-intentionnelle, la disposition n'a pas été intégrée dans le nouveau RPN. Cela n'a pas non plus été détecté lors de l'examen approfondi par le service juridique de la Commission européenne.

C'est une lacune par rapport aux dispositions de la Directive (UE) 2017/2397 qui crée de facto des conditions inéquitables entre les titulaires des certificats de qualification non rhénans et les titulaires de certificats de qualification rhénans.

Il s'agit d'une modification technique mineure qui peut entrer en vigueur immédiatement.

Alternatives éventuelles aux modifications envisagées

Les États membres sont compétents pour l'échange des certificats qu'ils ont émis, étant donné qu'ils sont les mieux placés pour connaître les exigences requises pour l'obtention du certificat initial. Les États pourraient prendre des mesures au niveau national pour l'échange des anciens certificats de qualification, en conformité avec la Directive pour les États membres de l'Union européenne. Les États membres de la CCNR pourraient coordonner ces mesures au sein du Comité STF, plus précisément adopter une approche commune pour l'échange d'anciens certificats de qualification contre des nouveaux certificats de qualification pour lesquels s'appliquent des exigences supérieures.

Conséquences desdites modifications

Un amendement au RPN aurait pour avantage de mettre en œuvre des règles harmonisées claires et transparentes au sein des États membres.

À l'instar de l'échange de la grande ou petite patente, cet échange pourrait s'effectuer au sein de tout État membre de la CCNR. Ce multi-guichet est un avantage certain pour le personnel navigant.

Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications

Sans amendement, il est possible que des règles différentes s'appliquent au sein des États membres de la CCNR. Il est possible également qu'une situation d'inégalité perdure entre les titulaires de certificats rhénans et les titulaires de certificats non-rhénans. Celle-ci pourrait conduire à du tourisme de certificats (*certificate shopping*), en défaveur du certificat rhéan.

Résolution

La Commission Centrale,

soucieuse de garantir l'unicité du régime rhéan,

rappelant sa résolution du 8 novembre 2022 (2022-II-9) relative à l'adoption du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui est entré en vigueur le 1^{er} avril 2023,

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

afin de répondre efficacement aux problèmes pratiques auxquels les États membres sont confrontés dans la mise en œuvre de la résolution 2022-II-9,

vu la directive (UE) 2017/2397 et afin d'harmoniser le cadre juridique rhéan et de l'Union européenne de manière à assurer la reconnaissance mutuelle automatique des documents délivrés conformément aux nouvelles prescriptions, pour renforcer ainsi la mobilité des employés et l'attrait des activités professionnelles dans la navigation intérieure,

sur la proposition de son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle,

adopte l'amendement à l'article 20.01 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin figurant en annexe de la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entre en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

Annexe

Annexe au protocole 4

Amendements à l'article 20.01 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPN)

L'article 20.01 est modifié comme suit :

a) *Au chiffre 2, les phrases 3 à 5 sont supprimées.*

b) *Les chiffres 3 et 4 ci-après sont ajoutés :*

« 3. Le titulaire d'un livret de service visé au chiffre 1 peut faire la demande, au plus tard le 17 janvier 2032, d'un nouveau livret de service contenant un certificat de qualification pour lequel les exigences sont supérieures, si les conditions suivantes sont remplies :

- a) Pour un certificat de qualification de matelot : 540 jours de temps de navigation dont au moins 180 jours de navigation intérieure ;
- b) Pour un certificat de qualification de maître-matelot : 900 jours de temps de navigation dont au moins 540 jours de navigation intérieure ;
- c) Pour un certificat de qualification de timonier : 1080 jours de temps de navigation dont au moins 720 jours de navigation intérieure.

L'expérience en matière de navigation est démontrée au moyen d'un livret de service, d'un livre de bord ou d'une autre preuve.

Les durées minimales des temps de navigation définies aux lettres a), b) et c) du présent paragraphe peuvent être réduites de 360 jours de temps de navigation au maximum lorsque le demandeur a suivi un programme de formation qui est mentionné au n° 1 ou n° 3 de la partie II des listes et tableaux pour l'application du RPN.

- 4. L'échange visé aux chiffres 2 et 3 peut être effectué auprès de toute autorité compétente d'un État membre de la CCNR. L'autorité compétente délivre le livret de service conformément au présent règlement si le demandeur présente son ancien livret de service visé au chiffre 1 et une copie de sa pièce d'identité. Si le demandeur a atteint l'âge de 60 ans, il doit également présenter l'attestation relative à son aptitude médicale visé à l'article 4.02, datant de trois mois au plus. »

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

PROTOCOLE 5

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) modifiant l'article 6.21, chiffre 2, en lien avec les barges de poussage placées à tribord

1. L'article 6.21, chiffre 2, 3^e phrase, du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) indique : « Toutefois, lorsqu'une ou plusieurs barges de poussage sont menées à couple, une barge peut se trouver à tribord de la formation. ». Cette formulation peut être interprétée comme une volonté d'interdire l'accouplement de plusieurs barges à tribord. En pratique, cette phrase est interprétée de façon divergente entre les différentes autorités compétentes. Aussi la profession a-t-elle attiré l'attention de la CCNR sur ces différences d'interprétation et l'a-t-elle invitée à autoriser que, dans certains convois, un ou plusieurs bâtiments puissent être menés à couple sur le côté tribord.
2. Les convois comprenant un bâtiment pousseur et des barges de poussage transportant des conteneurs mènent régulièrement à couple des barges de poussage à tribord du bâtiment pousseur. Il est procédé ainsi pour accélérer la manutention aux terminaux de conteneurs et, dans bien des cas, pour renforcer la sécurité. En pratique, cela permet de réduire le nombre d'accouplements à faire et à défaire. La limitation à une seule barge de poussage menée à couple côté tribord entrave donc les activités et donne lieu à des manœuvres nautiques inutiles.
3. De plus, l'actuel article 6.21 « Composition des convois » porte sur différents types de convois, à savoir :
 - convoi remorqué selon l'article 1.01, lettre d), du RPNR,
 - convoi poussé selon l'article 1.01, lettre e), du RPNR et
 - les formations à couple selon l'article 1.01, lettre h), du RPNR.

Une « formation à couple » est un assemblage composé de bâtiments accouplés bord à bord dont aucun n'est placé devant le bâtiment motorisé. Un convoi poussé est défini comme un assemblage rigide composé de bâtiments dont un au moins est placé devant le ou les deux bâtiments motorisés qui assurent la propulsion du convoi et qui sont appelés "pousseurs".

Il s'agit donc d'autoriser un convoi poussé ou une formation à couple à mener à couple un ou plusieurs bâtiments sur le côté tribord.

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 la modification proposée vise à répondre

Le premier objectif est d'éviter des interprétations divergentes de l'actuel article 6.21, chiffre 2, 3^e phrase, du RPNR. Cet amendement vise donc à proposer une solution cohérente et lisible dans le cadre de la navigation rhénane en autorisant de façon explicite à mener à couple une ou plusieurs barges à tribord du bâtiment qui assure la propulsion.

Le deuxième objectif est de contribuer davantage à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane en réduisant le nombre :

- d'accouplements à faire et défaire, ce qui est toujours une opération potentiellement dangereuse, surtout par temps bouché ;
- de manœuvres à effectuer sur le Rhin, notamment lors des chargements et déchargements des barges, des virages et des marches arrière effectuées pour entrer dans les ports.

Le troisième objectif est d'améliorer la fluidité du trafic, puisque les manœuvres de ces grandes unités sur le Rhin sont susceptibles de gêner le trafic.

Alternatives éventuelles à la modification envisagée

Il serait certes possible de renoncer à la mise en cohérence de l'article 6.21, chiffre 2, du RPNR, mais cela affaiblirait la sécurité juridique, la lisibilité et l'accessibilité de la réglementation.

Cela reviendrait à conserver des interprétations divergentes du RPNR, ce qui ne permettrait pas d'augmenter le niveau de sécurité de la navigation rhénane.

Conséquences de ladite modification

L'amendement vise à autoriser expressément qu'une ou plusieurs barges de poussage puissent être placées à bâbord ou à tribord du bâtiment motorisé qui assure la propulsion et ce dans un convoi poussé ou une formation à couple.

En conséquence de quoi, l'article 6.21, chiffre 2 est modifié comme suit :

1. la 2^e phrase est modifiée ;
2. la 3^e phrase est supprimée, étant donné qu'elle n'est plus nécessaire.

Les termes « convoi poussé » et « formation à couple » ont été repris dans l'amendement, étant donné que l'utilisation du seul terme « convoi » aurait eu pour conséquence que la prescription s'applique également aux convois remorqués.

La nouvelle 2^e phrase précise désormais comment plusieurs bâtiments peuvent être menés à couple dans un convoi poussé ou une formation à couple et que cela est également possible sur le côté tribord. Cet amendement rend notamment possible l'assemblage suivant :



À l'instar des formations déjà autorisées, les nouvelles formations rendues possibles par l'amendement ne sont limitées que par deux points :

1. Le premier point est l'agrément du bâtiment avec lequel la formation retenue doit être composée. Ce bâtiment doit avoir été examiné par la Commission de visite compétente avec la formation souhaitée et son certificat de visite doit mentionner qu'il peut naviguer dans cette formation.
2. Le deuxième point concerne les limites de dimensions prévues par le RPNR pour certains lieux ou dans certaines situations. Cela signifie par exemple que si le RPNR prescrit une largeur maximale dans un secteur donné, les formations présentant une largeur supérieure ne peuvent pas y naviguer. La profession de la navigation en est consciente et, en conséquence, seules certaines formations sont utilisées dans certains secteurs.

Cet amendement doit également être mis en relation avec l'obligation générale qui ressort de l'article 6.04, chiffre 3, lettre b), du RPNR qui précise que le panneau bleu doit être visible de l'avant et de l'arrière et être montré jusqu'à ce que le passage soit effectué. Ainsi, les barges de poussage installées à tribord ne sauraient masquer le panneau bleu.

Cet amendement n'entraîne pas de coûts additionnels pour la profession et le coût pour les administrations est limité.

Cet amendement entrera en vigueur le 1^{er} juin 2024.

Conséquences qu'entraînerait le rejet de la modification

Il serait possible de renoncer à cet amendement mais cela ne permettrait pas de contribuer davantage à la sécurité de la navigation rhénane et nuirait aux différents objectifs exposés précédemment.

Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

dans le but d'améliorer la lisibilité de ses règlements,

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

adopte l'amendement à l'article 6.21, chiffre 2, du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1^{er} juin 2024.

Annexe

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin

L'article 6.21, chiffre 2, est modifié comme suit :

a) *La 2^e phrase est rédigée comme suit :*

« Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple mènent à couple un ou plusieurs bâtiments, ceux-ci peuvent être placés à la fois à bâbord et à tribord du bâtiment motorisé qui assure la propulsion du convoi. »

b) *La 3^e phrase est supprimée.*

PROTOCOLE 6

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) à la suite de la mise en service d'une nouvelle aire de stationnement « Friesenheimer Insel » (Article 14.03)

1. Le chapitre 14 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) contient les dispositions générales et particulières relatives au stationnement. En particulier, l'article 14.03 précise les dispositions applicables aux rades du Rhin situées entre Mannheim et Ludwigshafen.
2. La présente proposition d'amendement a pour objectif principal d'assurer l'adaptation de cet article du fait de la mise en service d'une nouvelle aire de stationnement appelée « Friesenheimer Insel ».
3. Dans le secteur de Mannheim-Ludwigshafen, l'aire de stationnement « Friesenheimer Insel » a été nouvellement construite. Il existe désormais des postes de stationnement à ducs d'Albe, reliés à la terre ferme, où les bâtiments peuvent stationner et où l'équipage peut débarquer. La construction de cette nouvelle aire de stationnement apporte des améliorations s'étendant sur l'ensemble de la rade qui peuvent se résumer comme suit :
 - les zones destinées aux bâtiments ne portant pas de cônes et aux bâtiments portant des cônes ont été redéfinies ;
 - un poste de stationnement pour les bâtiments portant deux cônes a été créé ;
 - un emplacement pour la dépose à terre ou l'embarquement d'automobiles et où peuvent avoir lieu les changements d'équipage est désormais disponible.
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 la modification proposée vise à répondre

La mise en service récente d'une nouvelle aire de stationnement, Friesenheimer Insel, située dans le secteur de Mannheim-Ludwigshafen nécessite des adaptations réglementaires de l'article 14.03 du RPNR.

Alternatives éventuelles à la modification envisagée

La nouvelle aire de stationnement, Friesenheimer Insel, est déjà en service depuis fin 2022. Il serait certes possible de renoncer à cet amendement, mais cela affaiblirait la sécurité juridique de la réglementation rhénane.

Cela reviendrait à conserver des dispositions obsolètes et incomplètes dans le règlement, ce qui présenterait un risque juridique et nuirait à la sécurité de la navigation.

Conséquences de ladite modification

L'article 14.03 du RPNR concernant les rades du Rhin entre Mannheim et Ludwigshafen est modifié.

- a) Les modifications à l'article 14.03, chiffre 1 à chiffre 3 du RPNR peuvent se résumer comme suit :
- La modification des points kilométriques aux chiffres 1 à 3 est due à la nouvelle délimitation de la rade et à la création du nouveau poste de stationnement pour les bâtiments portant deux cônes.
 - L'ancienne aire de stationnement située entre les p.k. 429,80 et 430,30 est supprimée, car le nouvel emplacement pour la dépose ou l'embarquement d'automobiles se trouve désormais dans cette zone entre les p.k. 429,80 à p.k. 430,10. En raison de la distance de sécurité, la zone destinée aux bâtiments portant un seul cône débute ensuite au p.k. 430,20.
- b) Les modifications à l'article 14.03, chiffre 4 et chiffre 5 du RPNR peuvent se résumer comme suit :
- Dans le cadre de la construction de cette nouvelle aire de stationnement et de la nouvelle délimitation de la rade est créée pour la première fois une aire de stationnement destinée aux bâtiments portant deux cônes.
 - Pour une meilleure lisibilité de l'ensemble de l'article 14.03, il est préférable d'insérer la nouvelle disposition relative à l'aire de stationnement destinée aux bateaux portant deux cônes en tant que nouveau chiffre 4, l'ancien chiffre 4 devenant désormais le nouveau chiffre 5.

Les prescriptions modifiées du RPNR correspondront à la situation actuelle de la rade de Mannheim-Ludwigshafen. La nouvelle réglementation est favorable à la navigation intérieure, étant donné que de nouvelles possibilités de stationnement ont été créées et que de nouveaux services sont disponibles.

Cet amendement n'entraîne pas de coûts additionnels pour la profession et l'administration.

Cet amendement entrera en vigueur le 1^{er} juin 2024.

Conséquences qu'entraînerait le rejet de la modification

Il serait possible de renoncer à cet amendement mais cela ne permettrait pas de contribuer davantage à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane. Partant, le RPNR ne serait pas cohérent avec la réalité du terrain.

Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

soucieuse de contribuer davantage à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane,

dans le but de faire correspondre le règlement de police aux conditions prévalant sur le Rhin,

adopte l'amendement à l'article 14.03 du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1^{er} juin 2024.

Annexe

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin

L'article 14.03 est rédigé comme suit :

« Article 14.03

Mannheim-Ludwigshafen

1. La rade s'étend à Mannheim, sur la rive droite, du p.k. 412,50 au p.k. 417,16 et du p.k. 423,50 au p.k. 431,80 et à Ludwigshafen, sur la rive gauche, du p.k. 419,72 au p.k. 424,83 et du p.k. 425,50 au p.k. 431,90.
2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :
 - a) Aires de stationnement rive droite
 - i. à Mannheim-Rhinau,
du p.k. 413,10 au p.k. 414,25,
du p.k. 414,56 au p.k. 414,90,
du p.k. 415,50 au p.k. 416,75 ,
 - ii. à Mannheim
du p.k. 423,50 au p.k. 424,00,
du p.k. 425,36 au p.k. 427,00,
du p.k. 428,93 au p.k. 429,42.
 - b) Aire de stationnement rive gauche à Ludwigshafen, du p.k. 425,50 au p.k. 426,20.
3. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :
 - a) Aires de stationnement rive droite
du p.k. 413,10 au p.k. 413,40,
du p.k. 430,20 au p.k. 430,70.
 - b) Aire de stationnement rive gauche, du p.k. 421,60 au p.k. 422,00.
4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 :

Aire de stationnement rive droite, du p.k. 430,75 au p.k. 431,10.
5. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments qui veulent charger ou décharger ou qui ont chargé ou déchargé à la BASF Aktiengesellschaft :

Aire de stationnement rive gauche, du p.k. 426,20 au p.k. 431,47. »

PROTOCOLE 7

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) concernant la navigation de nuit sur le secteur Bingen – St. Goar (Article 9.08)

1. L'article 9.08 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) indique les prescriptions spécifiques applicables à la navigation de nuit sur le secteur Bingen – St. Goar, en particulier l'exigence d'utiliser certaines voies de radiotéléphonie.
2. Suite à la réorganisation en novembre 2022 des fréquences dans ce secteur, les voies de radiotéléphonie ont été modifiées. En conséquence de quoi, la présente résolution propose d'actualiser l'article 9.08 en précisant, pour la navigation de nuit, les voies de radiotéléphonie à utiliser.
3. 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 la modification proposée vise à répondre

La modification proposée vise à actualiser les dispositions de l'article 9.08 du RPNR applicables à la navigation de nuit sur le secteur Bingen – St. Goar.

Les voies de radiotéléphonie ont été modifiées le 15 novembre 2022 dans la zone couverte par la centrale de secteur d'Oberwesel. L'attribution des fréquences a été réorganisée, ce qui a entraîné une modification des voies VHF (Very High Frequencies). La station de radiotéléphonie fixe « Centrale de secteur d'Oberwesel » située à Bingen, qui utilisait la voie 24, utilise désormais la voie 04.

Étant donné qu'il s'agit d'une disposition spéciale pour la navigation de nuit sur le secteur Bingen – St. Goar, qui exige d'utiliser certaines voies de radiotéléphonie, il est nécessaire de mentionner concrètement lesdites voies dans le RPNR. Un simple renvoi au Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure ne serait pas suffisant.

Cet amendement vise donc à modifier les dispositions de l'article 9.08 du RPNR à la suite du changement des voies de radiotéléphonies.

Alternatives éventuelles à la modification envisagée

Il serait certes possible de renoncer à cet amendement, mais cela affaiblirait considérablement la sécurité juridique de la réglementation rhénane.

Cela reviendrait à conserver une disposition obsolète et incomplète dans le règlement, ce qui présenterait un risque juridique et nuirait à la sécurité de la navigation.

Conséquences de ladite modification

Cet amendement n'entraîne pas de coûts additionnels pour la profession et l'administration.

Cet amendement entrera en vigueur le 1^{er} juin 2024.

Conséquences qu'entraînerait le rejet de la modification

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

Résolution

La Commission Centrale,
sur proposition de son Comité du règlement de police,
soucieuse de contribuer davantage à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane,
dans le but de faire correspondre le règlement de police aux conditions prévalant sur le Rhin,
adopte l'amendement à l'article 9.08 du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant
en annexe à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1^{er} juin 2024.

Annexe

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin

L'article 9.08 est modifié comme suit :

« Article 9.08

Navigation de nuit sur le secteur Bingen - St. Goar

Entre Bingen (p.k. 530,00) et St. Goar (p.k. 556,00), la navigation de nuit n'est autorisée que pour les bâtiments qui utilisent la radiotéléphonie sur les voies 10 (bateau-bateau) ou 04 et qui utilisent le radar en navigation vers l'aval. »

PROTOCOLE 8

Extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à d'autres bâtiments à compter du 1^{er} décembre 2026

1. Dans le cadre de sa session plénière de printemps 2012, la CCNR a adopté sa stratégie relative au développement des services d'information fluviale (SIF) sur le Rhin (Résolution 2012-I-10). La stratégie SIF de la CCNR comprend 26 mesures « *pour le développement et la mise en œuvre des services d'information fluviale sur le Rhin* ». La stratégie SIF prévoit également, à moyen et à long terme, l'extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à d'autres bâtiments jusqu'ici non soumis à l'obligation d'annonce visée à l'article 12.01 du RPNR. L'annonce par voie électronique facilite l'échange de données entre les bateaux et les centrales de secteur par rapport aux annonces transmises par radiotéléphonie ou par voie écrite. Les annonces électroniques sont une technologie déterminante pour les SIF qui facilite les services SIF suivants : information stratégique relative au trafic, gestion du trafic, prévention des accidents, statistiques, mise en œuvre des prescriptions, redevances des voies navigables et droits portuaires, informations pour la logistique du transport.
2. L'article 12.01 du RPNR prescrit pour certains bâtiments et convois une obligation d'annonce : le conducteur de bateau ou un tiers doit communiquer aux autorités compétentes des informations relatives au bâtiment ou au convoi, à la marchandise transportée et au voyage. Cette annonce permet en particulier aux autorités de disposer de toutes les informations nécessaires à une gestion efficace des avaries. L'article 12.01 du RPNR indique quels sont les bâtiments soumis à cette obligation, quelles sont les données à annoncer, quels moyens peuvent ou doivent être utilisés pour effectuer cette annonce (radiotéléphonie, téléphonie, voie écrite, voie électronique) et à quel moment ou à quel endroit cette annonce doit être effectuée.
3. L'article 12.01 du RPNR a fait l'objet de plusieurs modifications au cours des dernières années, surtout dans le cadre de l'introduction de l'annonce par voie électronique.

4. L'obligation d'annonce par voie électronique a été introduite de façon progressive depuis 2010. Les principales étapes d'entrée en vigueur ont été :
 - 1^{er} janvier 2010 : obligation d'annonce par voie électronique pour les bâtiments transportant plus de 20 conteneurs ou un conteneur contenant des matières dangereuses (résolution 2009-I-17) ;
 - 1^{er} décembre 2015 : obligation d'annonce par voie électronique pour tous les bâtiments transportant des conteneurs (Résolution 2015-I-16) ;
 - 1^{er} décembre 2018 : obligation d'annonce par voie électronique aux bâtiments ayant des citernes fixes à bord (Résolution 2017-I-11) ;
 - 1^{er} décembre 2021 : obligation d'annonce par voie électronique pour tous les autres bâtiments et convois soumis à l'obligation d'annonce conformément à l'article 12.01, chiffre 1, du RPNR (Résolution 2020-I-12)
5. Compte tenu des avantages que représentent les annonces réalisées par voie électronique et compte tenu du fait que le système est à présent parfaitement opérationnel, la Commission centrale souhaite informer de sa décision de principe d'étendre l'obligation d'annonce par voie électronique à certains bâtiments jusqu'ici non soumis à l'obligation d'annonce à compter du 1^{er} décembre 2026.
6. La présente résolution poursuit deux objectifs :
 - Le premier objectif est d'informer la profession suffisamment tôt de la date de cette extension de l'obligation d'annonce électronique. Ainsi, la profession de la navigation peut se préparer au mieux.
 - Le deuxième objectif est de donner mandat au Comité du règlement de police d'entreprendre les adaptations réglementaires nécessaires dans la perspective de cette future extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à compter 1^{er} décembre 2026, et d'accompagner la profession dans le cadre des activités préparatoires.

Résolution

La Commission Centrale,

vu la stratégie SIF de la CCNR adoptée par la résolution 2012-I-10,

vu la Déclaration de Mannheim « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique » adoptée en 2018,

soucieuse de garantir la sécurité et la prospérité de la navigation sur le Rhin,

vu la mise en œuvre réussie de l'obligation d'annonce par voie électronique

- pour les bâtiments et convois ayant plus de 20 conteneurs à bord ou qui transportent des conteneurs à bord, dont le transport est soumis à l'ADN (Résolution 2009-I-17),
- pour les convois et bâtiments transportant des conteneurs (Résolution 2015-I-16),
- pour les bâtiments ayant des citernes fixes à bord (Résolution 2017-I-11)
- et pour tous les autres bâtiments et convois soumis à l'obligation d'annonce conformément à l'article 12.01, chiffre 1, du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) (Résolution 2020-I-12),

dans le but d'informer suffisamment tôt la profession de la navigation de la nouvelle extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à des bâtiments qui n'étaient pas encore soumis à l'obligation d'annonce, et de l'accompagner dans ses activités préparatoires,

considérant

- qu'une extension de l'obligation d'annonce par voie électronique améliore la sécurité de la navigation rhénane,
- qu'aucune information faisant état de difficultés significatives dans la mise en œuvre de l'obligation d'annonce par voie électronique n'a été portée à sa connaissance lors de la dernière extension adoptée,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

adopte la présente résolution qui vise à informer de sa décision de principe d'étendre, à compter du 1^{er} décembre 2026, l'obligation d'annonce par voie électronique :

- aux bâtiments d'une longueur supérieure à 86 m et inférieure ou égale à 110 m disposant d'une ou plusieurs cales pour le transport de marchandises ;
- aux bâtiments utilisant une autre source d'énergie pour la propulsion que le diesel ou le gaz naturel liquéfié ;

précise que les bateaux d'excursions journalières qui utilisent une autre source d'énergie que le diesel ou le gaz naturel liquéfié (GNL) sont également concernés par cette nouvelle obligation.

charge son Comité du règlement de police, par l'intermédiaire du Groupe de travail du règlement de police en coopération, d'une part avec la profession de la navigation et d'autre part avec le Groupe de travail RIS, de lui soumettre d'ici l'automne 2025 des propositions concrètes de modifications du Règlement de police pour la navigation du Rhin nécessaires à cet effet, ainsi que, le cas échéant, d'autres mesures complémentaires.

PROTOCOLE 9

Modification de la date d'entrée en vigueur de la résolution 2022-II-12 relative à un amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à créer une base juridique pour autoriser des dérogations temporaires aux prescriptions du RPNR pour un bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou pour un bâtiment conduit à distance

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 2022-II-12 relative à un amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à créer une base juridique pour autoriser des dérogations temporaires aux prescriptions du RPNR pour un bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou pour un bâtiment conduit à distance,

afin de soutenir le développement et l'expérimentation de la navigation automatisée ou des bâtiments conduits à distance tout en assurant de manière cohérente un niveau de sécurité équivalent à celui des autres bâtiments naviguant sur le Rhin,

compte tenu des projets pilotes envisagés sur le Rhin,

décide d'avancer la date d'entrée en vigueur de l'amendement adopté par résolution 2022-II-12 au 1^{er} août 2023 en lieu et place du 1^{er} décembre 2023.

V. Prescriptions techniques des bateaux

PROTOCOLE 10

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

Pas de résolution.

VI. Questions relatives à la voie d'eau rhénane

PROTOCOLE 11

**Évolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval
Mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim
Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2022
(2022-I-16)**

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

- 1974-I-35 fixant un niveau d'eau minimum de 2,80 m à l'EE sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim,
- 1982-I-35 relative à l'aménagement du Rhin entre Beinheim/Iffezheim et Lauterbourg/Neuburgweier à une profondeur du chenal de 2,10 m sous l'EE,
- 1984-I-29 par laquelle elle a pris connaissance de la Convention modifiant et complétant la Convention additionnelle du 16 juillet 1975 à la Convention du 4 juillet 1969 entre la République Française et la République fédérale d'Allemagne au sujet de l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier, et par là même des critères employés pour l'appréciation de la situation du plan d'eau en aval de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur mentionné,

prend acte des informations communiquées par le Président de son Comité Infrastructure et Environnement et notamment des faits suivants :

- Le mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim était au moins de 2,80 m à l'EE. Le critère fixé par la résolution 1974-I-35 a été respecté.
- Une profondeur de chenal de 2,10 m à l'EE a été mise à disposition en aval de l'écluse d'Iffezheim. Le critère fixé par la résolution 1984-I-29 a été respecté.

Annexe

Évolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur en aval, année 2022

Du point de vue hydrologique, l'année 2022 a été une année relativement sèche. Quelques événements mineurs sont survenus en 2022, mais ils n'ont jamais donné lieu à des niveaux d'eau nécessitant une interruption de la navigation. De janvier à début mars, les niveaux d'eau ont fluctué entre les moyennes eaux ($\pm 0,5 - 1$ m) et la moyenne des basses eaux, puis sont restés proches de la moyenne des basses eaux pendant tout le mois de mars.

À partir de mi-avril, les niveaux d'eau sont restés proches des moyennes eaux jusque début juillet, puis, comme l'on pouvait s'y attendre, ils ont baissé continuellement jusqu'à atteindre un minimum de 56 cm le 17.08.2022, ce qui correspond à la plage des basses eaux.

Les niveaux d'eau sont ensuite remontés brièvement dans la plage des moyennes eaux, pour retomber ensuite dans une plage légèrement supérieure à la moyenne des basses eaux. Fin septembre et fin décembre, les niveaux d'eau sont remontés à près de 400 cm.

En mars, les hauteurs d'eau sont passées temporairement en dessous du niveau contractuel de 111,058 m au-dessus du niveau de la mer (HS170), ce qui correspond à une hauteur d'eau de 104 cm au-dessus du niveau de la mer à l'échelle d'Iffezheim. De fin juillet à mi-août, le niveau d'eau est continuellement resté en dessous du niveau contractuel, avec de brèves exceptions.

Ci-après, quelques données statistiques pour l'échelle d'Iffezheim au cours de l'année 2022 :

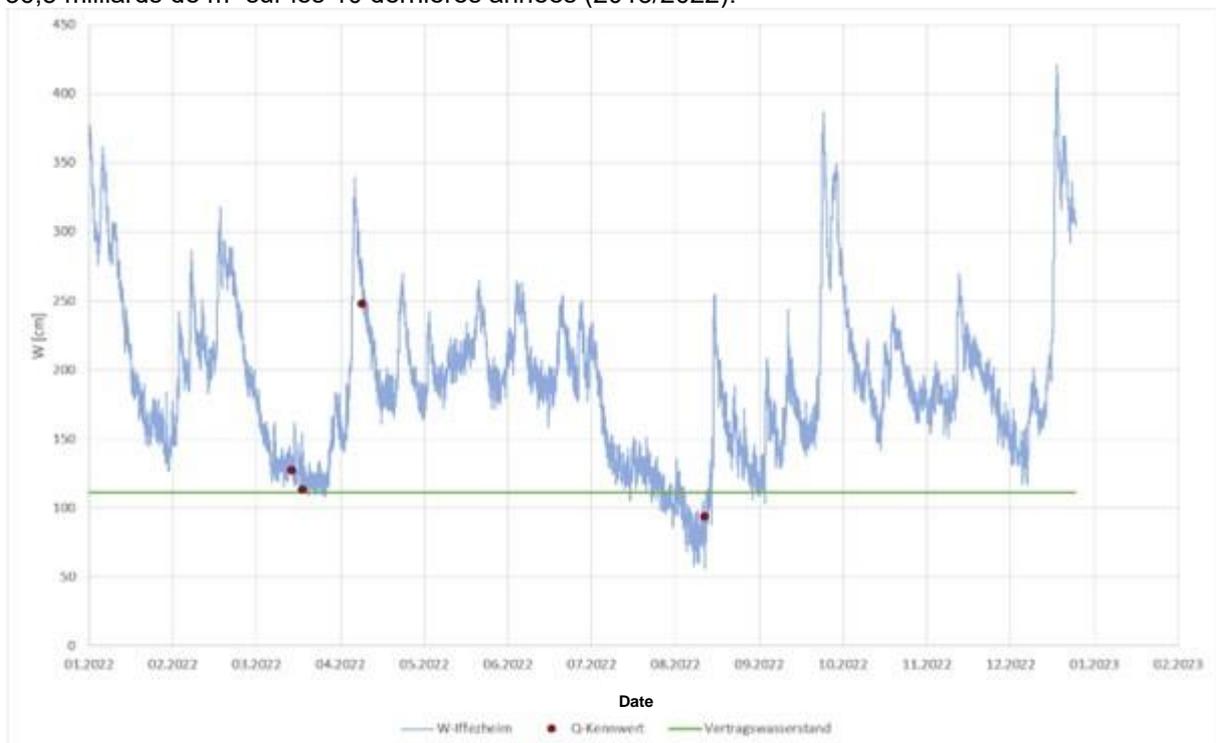
NNW_{KJ2022} = 56 cm le 17.08.2022 (plus bas niveau d'eau momentané mesuré),

NNW_{KJ2022} = 76 cm le 12.08.2022 (plus bas niveau d'eau momentané mesuré),

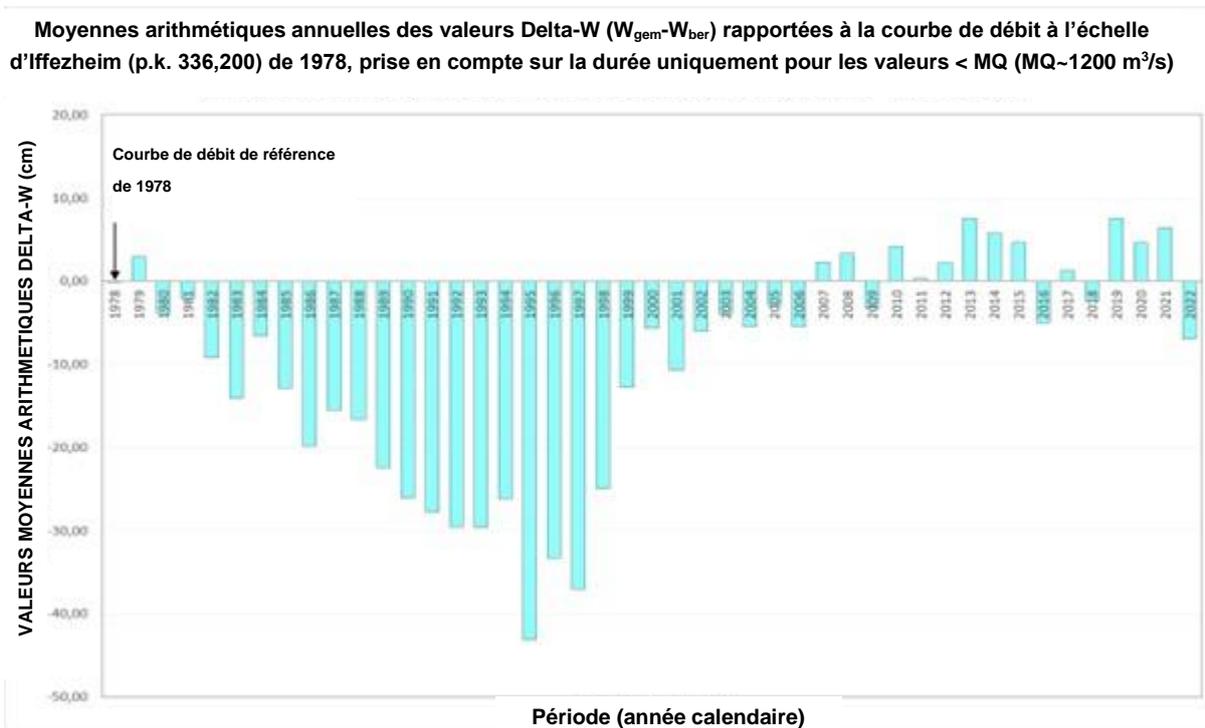
MW_{KJ2022} = 190 cm (à titre comparatif MW 2013/2022 (KJ) = 237 cm),

HHW_{KJ2022} = 421 cm le 25.12.2022 (plus haut niveau d'eau momentané mesuré).

En 2022, le volume du débit total a atteint environ 28,5 milliards de m³, pour une moyenne de 36,5 milliards de m³ sur les 10 dernières années (2013/2022).



4 mesurages de débit ont été effectués à l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,2) en mars, avril et août 2022. Tous les relevés ont révélé des débits inférieurs à 1.200 m³/s. Les 4 relevés étaient compris entre 479 et 1.195 m³/s. Les mesurages ont été effectués entre le 17.03 et le 17.08.2022.



La moyenne arithmétique des valeurs Delta-W ($W_{gem} - W_{ber}$) rapportées à la courbe de débit à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 1978 (courbe de débit de référence) est de **-7,00 cm** pour l'année 2022.

PROTOCOLE 12

Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2022-I-17)

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

- 2016-II-17, relative à la Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, par laquelle a été convenu que sera adoptée une résolution annuelle relative au relevé d'acte de la CCNR concernant des mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin,
- 2012-I-13, relative aux Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin, par laquelle a été convenu que le chenal navigable doit être exempt de tout obstacle susceptible d'affecter la sécurité et le bon ordre de la navigation,

prend acte, après information par le Président de son Comité de l'infrastructure et de l'environnement, des mesures d'aménagement prévues pour améliorer les conditions de navigation,

se félicite de la poursuite de mesures visant à améliorer les conditions de navigation,

constate que les mesures

- visent à améliorer le bon ordre et la sécurité ainsi que le développement durable de la navigation intérieure,
- n'affecteront pas notablement la navigation au cours de leur mise en œuvre.

Annexe

Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin allemand en 2022 - 2023

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Alimentation en débit solide Iffezheim	336,00 – 338,00	Réalisation en cours Alimentation en débit solide / gravier en fonction du débit du Rhin. Le volume déversé en 2022 était de 108 388 m³. Le volume qui sera déversé en 2023 est estimé à 185 000 m³.	Aucune
2	Stabilisation du fond en aval d'Iffezheim	336,00 – 352,00	Réalisation en cours Objectif : empêcher la poursuite de l'érosion du fond, stabilisation du fond. Au cours de l'année 2022, aucun matériau de stabilisation de la classe CP45/122 n'a été déversé dans le secteur compris entre le p.k. 336,150 et le p.k. 352,070. Aucun déversement de matériau de stabilisation du lit n'est prévu au cours de l'année 2023, sous réserve des conditions de débit.	Aucune
3	Mesure de remplacement Stabilisation du fond à Bockum-Krefeld	757,70 – 763,60	Début des travaux en novembre 2022. Mise en œuvre de la mesure jusqu'au printemps 2025.	Avertisseurs, Prudence dans la zone du chantier
4	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur moyen » Étape 5	753,00 – 759,70 et 759,70 – 763,50	Réalisation de travaux à partir de mars 2022	Aucune
5	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur bas » Étape 3	808,00 – 858,00	Début des travaux à l'été 2022	Aucune

Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin néerlandais en 2022 – 2023

N°	Nature des travaux	P.k. du Rhin	Description des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
Mesures prises sur le Waal				
1.	Port de stationnement nocturne de Spijk	860	Aménagement d'un port de stationnement nocturne. Capacité : environ 50 postes de stationnement. Réalisation en cours / Achèvement fin 2023	Aucune entrave à la navigation
2.	Comblement de creux à Nimègue	887 - 889	Comblement de creux et consolidation du fond en aval de Nimègue par restitution de matériaux de dragage au moyen d'un chaland à clapet	Aucune entrave à la navigation
3.	Alimentation en débit solide - Champs d'épis sur le Waal	877 - 879 894 - 895 896 - 897	Objectif : projet pilote -> explorer les options permettant de limiter l'érosion du lit d'été Réalisation : août/septembre 2023	Aucune entrave à la navigation
Mesures sur le canal de Pannerden				
1.	Abaissement des épis	867 - 874	Abaissement des épis et des berges Réalisation : 2021 – 2023	Quelques entraves durant les travaux

PROTOCOLE 13

Nouvelle construction d'un quai et ducs d'Albe pour l'accueil de bateaux transportant des colis lourds ou du vrac agricole à Nambenheim, rive gauche, p.k. 215,900 – 216,300

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 construction d'un quai et ducs d'Albe pour l'accueil de bateaux transportant des colis lourds ou du vrac agricole à Nambenheim, de p.k. 215,900 à 216,300, 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

Liste de contrôle pour la nouvelle construction d'un quai et ducs d'Albe pour l'accueil de bateaux transportant des colis lourds ou du vrac agricole à Namsheim, rive gauche, p.k. 215,900 – 216,300

1. Type d'ouvrage

Deux aménagements sont prévus :

- Un quai en palplanches de 130 m de longueur utile, réalisés à environ 14 m de la berge actuelle.
- Un appontement sur 5 ducs d'albe, à environ 14 m de la berge. L'appontement comprend également une passerelle d'accès métallique et une plateforme support de l'engin de manutention reposant toutes les deux sur des pieux.

L'infrastructure pourra être en activité la nuit. Elle permettra le stationnement libre de bateaux en dehors des horaires d'utilisation par le terminal portuaire.

2. Localité / Ville la plus proche

Namsheim (Haut-Rhin)

3. P.k. du Rhin

215,900 à 216,300

4. Type de travaux

Battage de palplanches et remblaiement pour l'aménagement de deux quais sur une longueur utile totale de 130 m.

Réalisation de pieux pour la mise en place des ducs d'albe, de la passerelle et de la plateforme.

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables

Environ 125 m au p.k. 216,300

6. Largeur du chenal navigable

88 m

7. Principales dimensions et caractéristiques du poste d'accostage

Le quai sera construit à 14 m de la berge. Cette distance est nécessaire pour atteindre le mouillage minimum pour l'amarrage des bateaux, selon la pente de la berge bétonnée du GCA (Grand canal d'Alsace), tout en garantissant qu'une unité en stationnement n'empiète pas sur le chenal navigable.

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

Les ouvrages ont été implantés à une distance de la berge permettant un écart résiduel d'un mètre avec le chenal navigable.

9. Distance de l'ouvrage le plus proche (vers l'amont / l'aval)

Le prochain ouvrage le plus proche est le garage aval des écluses de Fessenheim environ 4,5 km en amont. Côté aval, les ouvrages les plus proches sont les écluses de Vogelgrun à 8 km.

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

10. Forme de l'ouvrage surplombant le chenal navigable (rectiligne, arquée)

Il n'y a aucun surplomb du chenal navigable.

Le poste à quai est rectiligne et est calé à la cote 201,00 m NGF.

11. Point le plus bas de l'ouvrage dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)

Hors chenal navigable

12. Point le plus élevé de l'ouvrage dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)

Hors chenal navigable

13. PHEN (m, système de référence altimétrique)

Sans objet

14. Hauteur de la passe navigable en période de [PHEN]

Sans objet

15. Largeur de la passe en période de [PHEN] avec une hauteur de (9,10 m / 7,00 m)

Sans objet

16. Recouvrement des câbles, de tuyauteries ou d'ouvrages dans le fond du lit du fleuve

Sans objet

C. Prise en compte de la navigation au radar

17. Appréciation par des experts/ autorités /instituts

Compte tenu de sa position et de sa nature, cette installation ne générera pas d'incidence pour la navigation au radar.

18. Mesures prises pour éviter les perturbations par des faux échos

Sans objet

19. Configuration prévue de l'ouvrage

Coupes

20. Matériau de construction prévu

Le quai sera réalisé en palplanches. Il sera surmonté d'une poutre de couronnement en béton et d'un remblai à l'arrière des palplanches et la finition de la surface du quai en enrobé.

D. Informations relatives au déroulement des travaux

21. Description du déroulement des travaux

Les travaux seront réalisés depuis la berge, ou avec des moyens nautiques sans incidence sur la navigation, hormis des mesures de vigilance usuelles. Le détail dépendra des méthodes proposées par les entreprises lors de l'appel d'offres.

22. Période de réalisation

Le démarrage des travaux est souhaité à l'automne 2024, pour une durée estimée à 4 mois.

Cette période est propice à la réalisation des travaux, d'après l'étude d'impact environnementale.

23. Restriction de la navigation et durée de la restriction

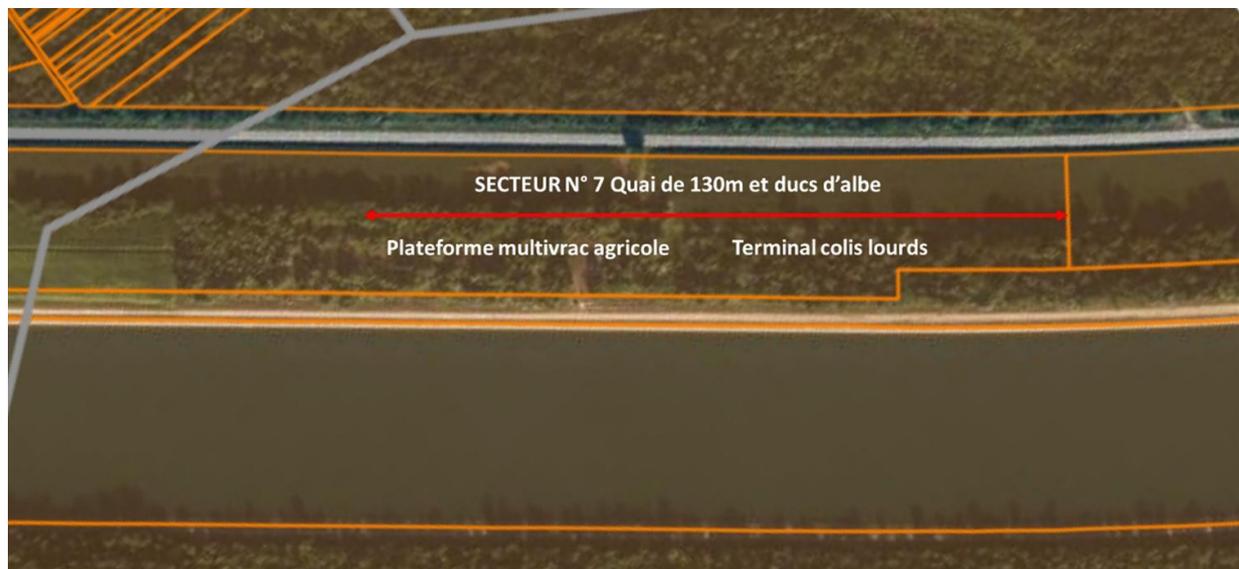
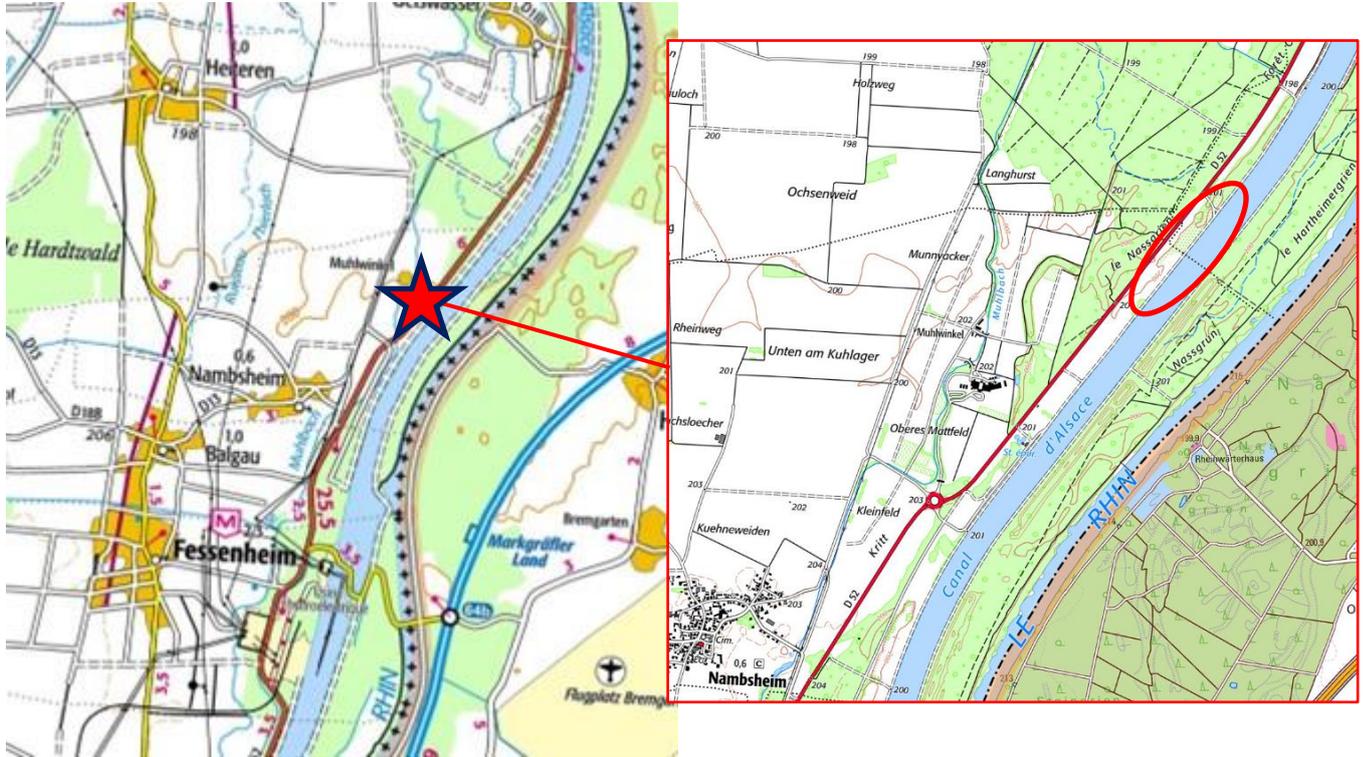
Réduire la vitesse et éviter les remous pendant le chantier

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

Pas d'arrêt de navigation

E. Plans (format max. DIN A3, PDF)

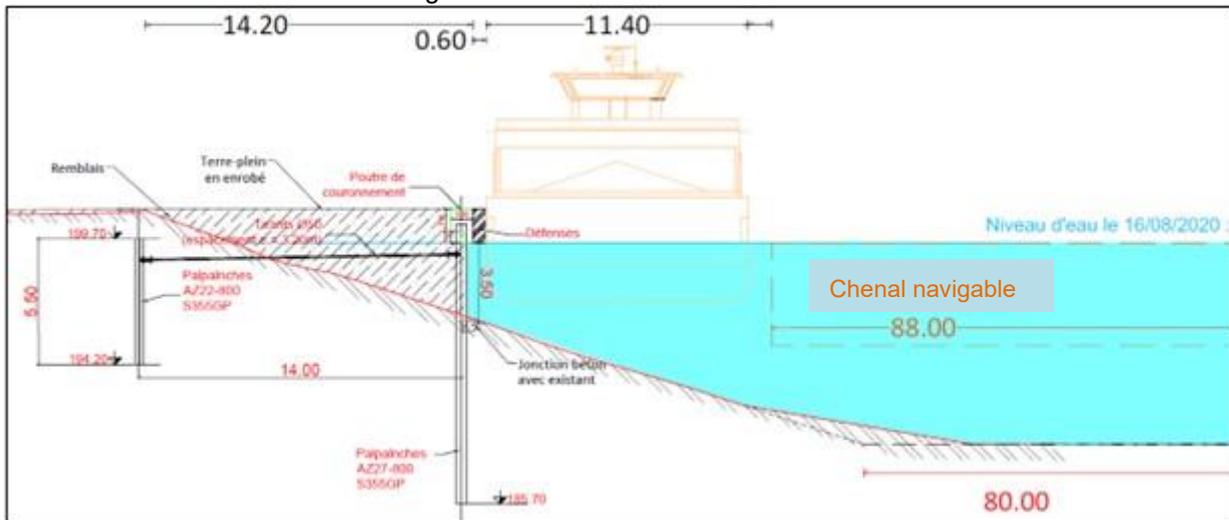
Plan de situation du futur quai et des ducs d'albe



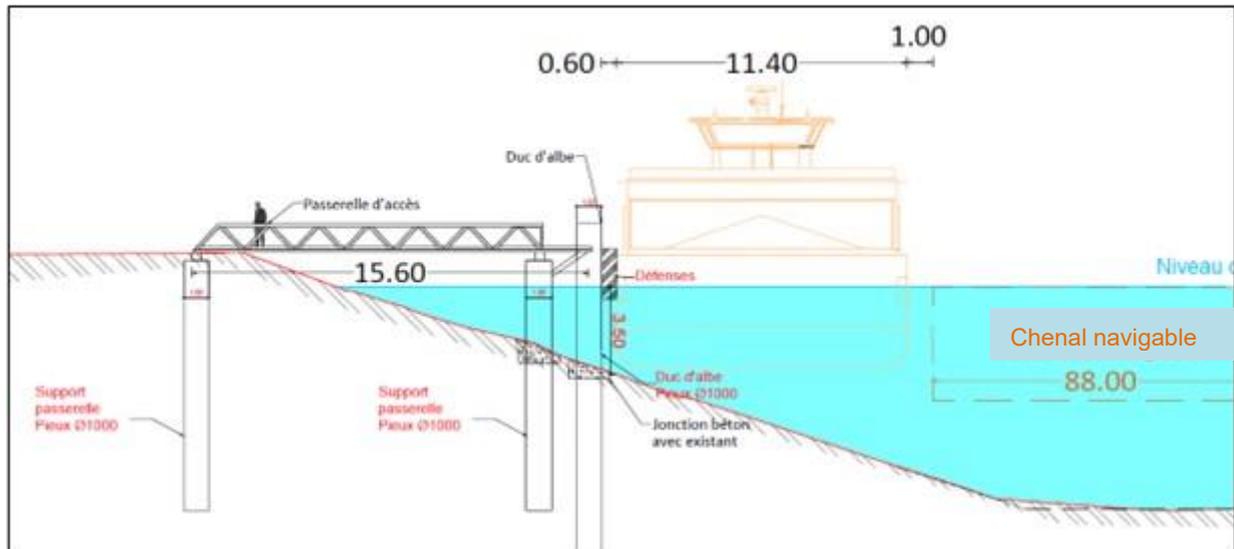


Vue en plan (ducs d'albe à gauche et quai à droite)

Profil en travers de l'aménagement.



Coupe sur le quai en palplanche



Coupe sur les ducs d'albe

PROTOCOLE 14 Pont de Chalampé

Entretien du chemin de roulement de la nacelle de visite en intrados du tablier, p.k. 199,200

Résolution

La Commission Centrale

approuve en vertu des conventions en vigueur les travaux d'entretien au pont situé à Chalampé, au p.k. 199,200, aux conditions et restrictions figurant dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement.

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

Annexe

Pont de Chalampé au p.k. 199,200
Liste de contrôle pour l'entretien du chemin de roulement de la nacelle de visite en intrados du tablier

1. Type de pont

Pont métallique rail/route existant, à poutres latérales de type Warren

2. Localité / ville la plus proche

Neuenburg, Chalampé

3. P.k. du Rhin

199,200

4. Nature des travaux de construction

Les travaux consistent en l'entretien des rails de roulement de la nacelle permettant l'inspection détaillée de la sous-face de l'ouvrage :

- Dépose des rails endommagés,
- Pose des nouveaux rails.

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables

210 m

6. Largeur du chenal navigable

80 m

7. Nombre de piles dans les eaux navigables

2 piles existantes

8. Nombre de piles dans le chenal navigable

2 piles existantes

9. Nombre de passes navigables ouvertes à la navigation

1 passe de largeur 80 m

10. Largeur de la superstructure du pont

17 m

11. Distance du pont le plus proche

En amont : le pont le plus proche est situé à 4,5 km, à OTTMARSHEIM
En aval : le pont le plus proche est situé à 12 km, à FESSENHEIM

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

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

222,32 m (inchangé)

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

223,01 m (inchangé)

15. PHEN (m, système de référence altimétrique)

215,29 m

16. Hauteur de la passe navigable en période de [PHEN]

7,06 m (inchangée)

17. Largeur de la passe navigable en période de [PHEN] avec une hauteur de 7,06 m

80 m (inchangée)

C. Prise en compte de la navigation au radar

18. Appréciation par des experts / autorités / instituts

Sans objet

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

Deux paires de réflecteurs radars sont présents au droit des piles du pont du côté aval.

20. Configuration prévue du pont

Sans objet (pont existant)

21. Matériel de construction prévu

Sans objet (pont existant)

D. Informations relatives au déroulement des travaux

22. Méthode de réalisation du chantier

Les travaux seront réalisés à l'aide d'un ponton grue, avec pieux de stabilisations, et d'un pousseur équipé de nacelles élévatrices. Ces deux éléments seront équipés de panneaux et de feux de signalisation conformes à la réglementation.

Le déroulement des travaux sera mené à l'avancement, au rythme de remplacement de deux éléments de rails par jour.

23. Période de réalisation

Été 2023

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

Coupure de la navigation fluviale sur deux périodes par jour pour une durée totale de 4 jours.

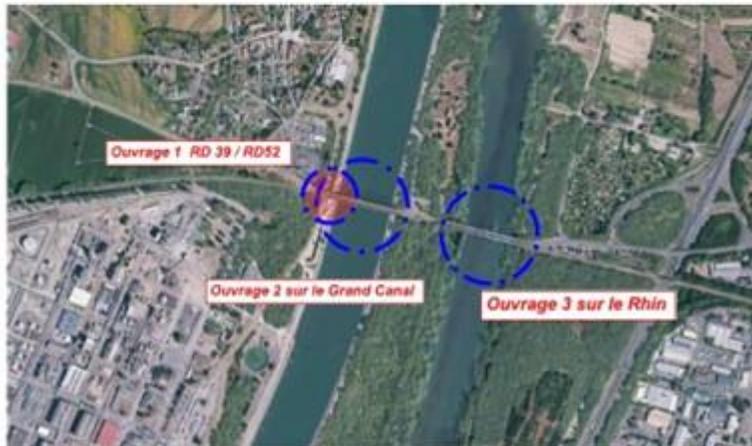
La navigation sera interrompue entre les écluses d'Ottmarsheim à l'amont et de Fessenheim à l'aval.

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

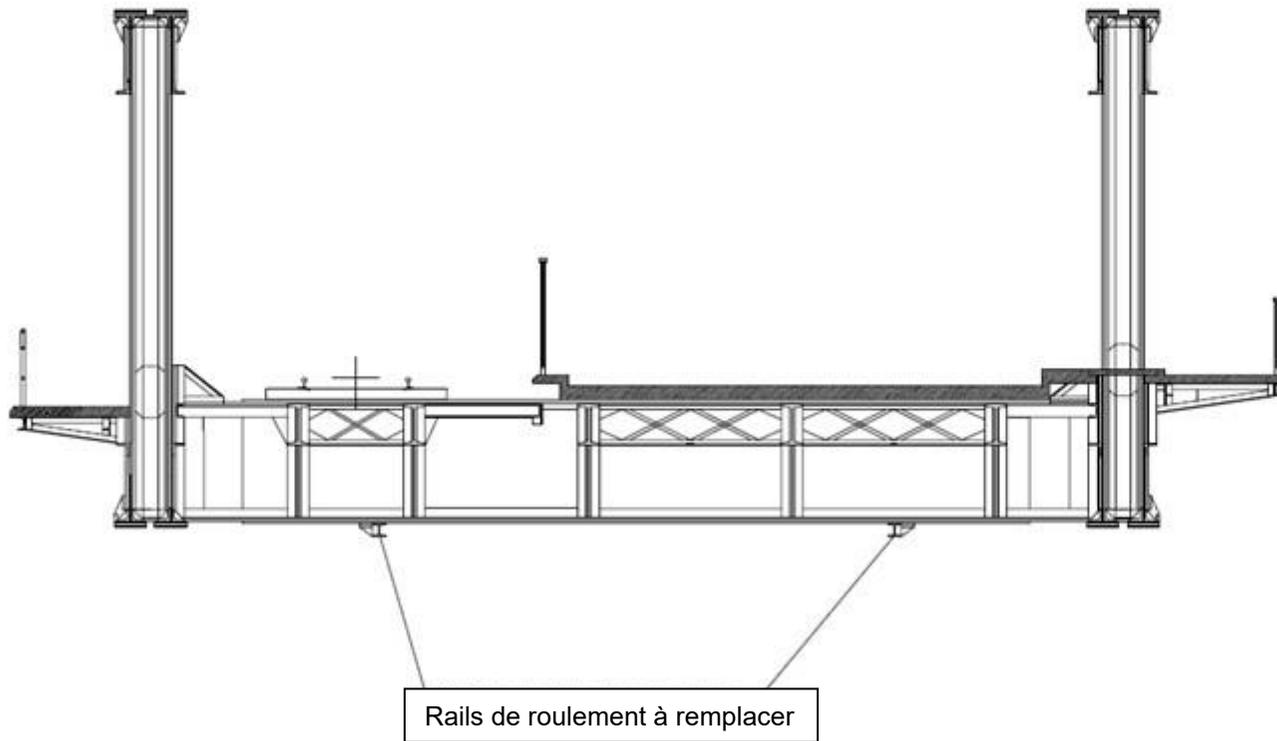
Les fenêtres de travail sur le canal seront de 2 fois 3 heures par jour repartis comme suivant : 8h30 – 11h30 et 14h00 – 17h00, pendant une durée globale de quatre jours.

E. Plans (Format max. DIN A3, PDF)

26. Plan de situation de l'ouvrage



Pra Km: 17.263 - IF 124000 - Commune de CHALAMPE
COUPE TRANSVERSALE



PROTOCOLE 15
Élargissement du trottoir et de la piste cyclable du pont ferroviaire de Horchheim, près de
Coblence, p.k. 588,523

Résolution

La Commission Centrale

constate que les travaux d'élargissement du pont situé à Coblence, p.k. 588,523, 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 sont annexés à la présente résolution.

Annexe

Liste de contrôle pour l'élargissement du trottoir et de la piste cyclable du pont ferroviaire de Horchheim, près de Coblenze, p.k. 588,523

1. Type d'ouvrage

Pont ferroviaire bordé par un trottoir

2. Localité / ville la plus proche

Coblenze

3. P.k. du Rhin

588,523

4. Type de travaux

Dans le cadre de cette mesure, le trottoir existant côté amont (largeur 1,50 m) sera transformé en piste cyclable (largeur 2,53 m) par rénovation et élargissement de la partie du tablier occupée par le trottoir côté amont.

La modification de cette partie du tablier devra être effectuée depuis un échafaudage. Cet échafaudage sera fixé à la superstructure du pont et sera installé sur une seule passe navigable à la fois. L'échafaudage formera une enceinte complète autour de la partie correspondante du chantier. L'échafaudage terminé ne restreint pas le gabarit de la passe navigable.

L'installation puis le démontage de l'échafaudage ne seront possibles que depuis la voie d'eau. Par conséquent, la passe navigable concernée devra être fermée à la navigation pendant le montage puis pendant le démontage de l'échafaudage. La passe navigable sera rouverte à la navigation dès que le montage de l'échafaudage formant l'enceinte du chantier sera achevé.

Après l'élargissement de la partie du tablier surplombant la passe navigable, l'échafaudage correspondant sera intégralement démonté. Ce démontage nécessitera une deuxième fermeture de la passe navigable.

La même procédure sera ensuite mise en œuvre pour le traitement de la deuxième passe navigable du pont.

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables

200 m

6. Largeur du chenal navigable

190 m

7. Nombre des piles dans les eaux navigables

1

8. Nombre des piles dans le chenal navigable

1

9. Nombre des passes navigables ouvertes à la navigation

2

10. Largeur de la superstructure du pont

12,8 m (actuellement) / 13,8 m (après élargissement)

11. Distance du pont le plus proche (vers l'amont / l'aval)

60 m vers l'amont (d'axe de pont à axe de pont) - pont dit « Südbrücke » de Coblenz, au p.k. 588,465

2350 m vers l'aval - pont dit « Pfaffendorfer Brücke » p.k. 590,872

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)

Rectiligne

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

Passe navigable, côté gauche NHN + 74,15 m

Passe navigable, côté droit NHN + 74,12 m

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

Passe navigable, côté gauche NHN + 74,37 m

Passe navigable, côté droit NHN + 74,38 m

15. PHEN (m, système de référence altimétrique)

NHN + 64,80 m

16. Hauteur de la passe navigable en période de [PHEN]

Passe navigable, côté gauche 9,35 m

Passe navigable, côté droit 9,32 m

17. Largeur de la passe navigable en période de [PHEN] avec une hauteur de (9,10 m)

Passe navigable côté gauche 67 m ou 64 m (voir point 26)

Passe navigable côté droit 78 m ou 74 m (voir point 26)

C. Prise en compte de la navigation au radar

18. Appréciation par des experts / autorités / instituts

Pas nécessaire, la superstructure du pont restant globalement inchangée

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

Pas nécessaire, voir 18

20. Configuration prévue du pont

Inchangée

21. Matériel de construction prévu

Acier

D. Informations relatives au déroulement des travaux

22. Type de montage du pont (s'il est déjà connu)

La modification de cette partie du tablier devra être effectuée depuis un échafaudage. Cet échafaudage sera fixé à la superstructure du pont et sera installé pour une seule passe navigable à la fois. Cet échafaudage formera une enceinte complète autour de la partie correspondante du chantier.

Le montage puis le démontage de l'échafaudage ne seront possibles que depuis la voie d'eau. Par conséquent, la passe navigable concernée devra être fermée à la navigation pendant le montage puis pendant le démontage de l'échafaudage. La passe navigable sera rouverte à la navigation dès que l'installation de l'échafaudage formant l'enceinte du chantier sera achevée.

Après l'élargissement de la partie du tablier surplombant la passe navigable, l'échafaudage correspondant sera intégralement démonté. Ce démontage nécessitera une deuxième fermeture de la passe navigable.

La même procédure sera ensuite mise en œuvre pour le traitement de la deuxième passe navigable du pont.

23. Période de réalisation

La durée du chantier n'a pas encore été déterminée. Il est prévu de débiter les travaux au cours du troisième trimestre 2023. Le porteur du projet estime que les travaux nécessiteront deux ans, ce délai incluant les travaux nécessaires sur les berges.

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

Aucune

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

Le porteur du projet estime que le délai nécessaire pour le montage puis pour le démontage de l'échafaudage sur une passe navigable sera de 12 jours.

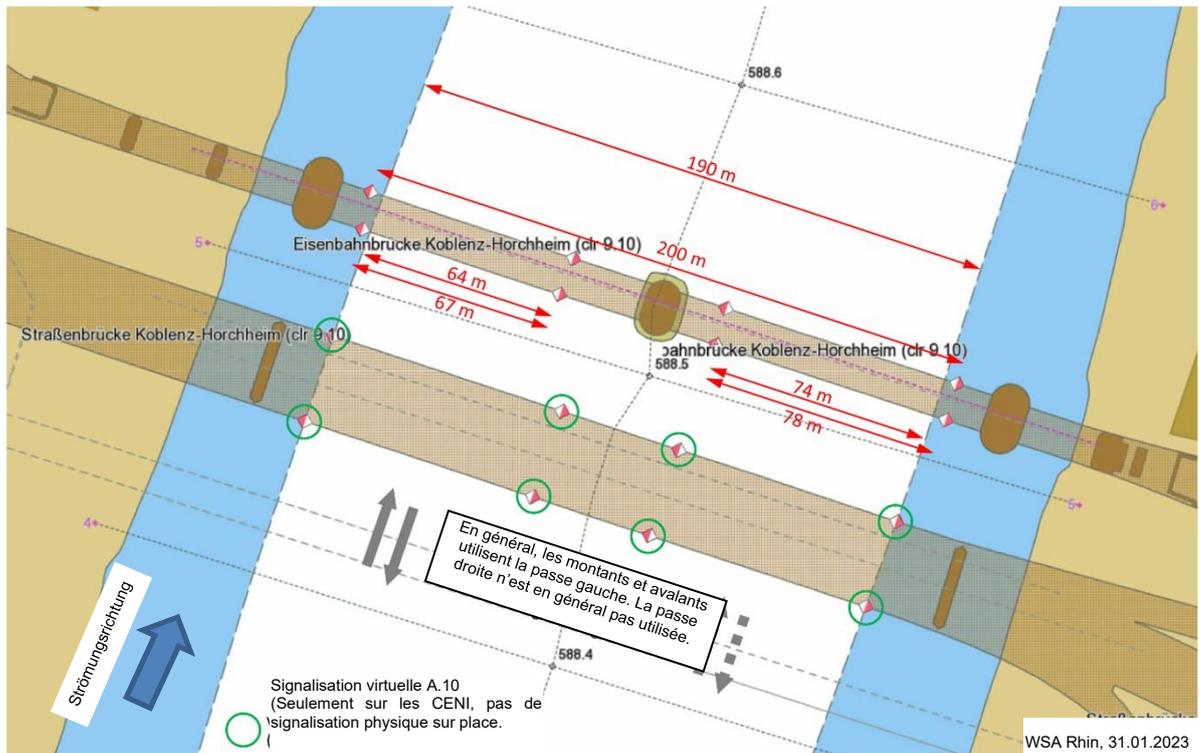
Toutefois, pour des raisons de logistique de chantier, ces 12 jours devront éventuellement être répartis en trois phases au maximum. Si une telle répartition en plusieurs phases devait s'avérer nécessaire, une période d'au moins sept jours sera respectée entre deux phases, au cours de laquelle la passe navigable sera rouverte à la navigation.

Au total, les travaux seraient par conséquent réalisés en quatre phases, (1 x montage + 1 x démontage de l'échafaudage x 2 passes navigables = 4 phases) au cours desquelles l'une des passes navigables serait fermée à la navigation pendant 12 jours.

La réalisation des travaux selon le calendrier prévu ne nécessite pas d'interruption totale de la navigation sur le Rhin.

E. Plans (Format max. DIN A3, PDF)

26. Plan de situation avec l'ouvrage transversal



Plan de situation du pont, avec les dimensions

27. Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage transversal (avec profil du fond du lit et la zone de jointure aux berges)



Photo du pont depuis l'amont, rive gauche

PROTOCOLE 16

Nouvelle construction d'une base de canoës et kayaks en rive gauche du Rhin à Huningue, p.k. 170,550

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 construction d'une base de canoës et kayaks au p.k. 170,550, 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

Liste de contrôle pour une nouvelle construction d'une base de canoës et kayaks en rive gauche du Rhin à Huningue, p.k. 170,550

1. Type d'ouvrage

Réalisation d'une darse équipée d'un quai et d'une rampe de mise à l'eau, pour la nouvelle construction d'une base de canoë et de kayak. Un escalier et une rampe sont également aménagés pour l'accès à la plateforme du quai.

2. Localité / ville la plus proche

Huningue (France)

3. P.k. du Rhin

170,568 à 170,532

4. Type de travaux

Terrassements et travaux de génie civil pour l'aménagement d'un quai droit en palplanches, d'une rampe de mise à l'eau et des ouvrages d'accès : escalier et rampe en pente douce.

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables

Inchangée

6. Largeur du chenal navigable

Inchangée

7. Principales dimensions et caractéristiques de l'ouvrage transversal

La darse présente une surface de 450 m² : une longueur de 30 m dans le sens d'écoulement des eaux du Rhin et une largeur de 15 m dans le sens transversal du Rhin.

Le fond de la darse est équipé sur toute sa longueur d'un quai constitué par un rideau de palplanches, de 30 m de longueur et de 2,50 m de largeur. La plateforme du quai est revêtue d'un dallage en béton.

Le niveau de la plateforme du quai est calé à + 0,30 m au-dessus du niveau de la retenue normale du Rhin.

Le fond de la darse est également équipé, le long du quai, d'une rampe de mise à l'eau en béton présentant une pente de 12,56 %, une longueur de 20,70 m et une largeur de 3,18 m.

L'accès terrestre à la plateforme du quai est constitué d'une part, d'un escalier en béton d'une largeur de 8,00 m et d'autre part, d'une rampe en béton pour personnes à mobilité réduite, présentant une pente de 5,00 % et une largeur de 1,50 m.

La profondeur de la darse est de 1 m sous le niveau de la retenue normale du Rhin.

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

Le projet et les travaux sont implantés en retrait de la berge existante du Rhin et ne consomment aucun espace des eaux navigables. De ce fait, le projet est situé entièrement en dehors du chenal navigable.

B. Informations relatives au déroulement des travaux

9. Description du déroulement des travaux

La réalisation des ouvrages sera entièrement conduite depuis la berge du Rhin avec uniquement des moyens terrestres, sans aucune gêne pour la navigation.

Le chantier sera réalisé suivant le phasage suivant :

- Opérations de terrassement au droit du quai et de la rampe,
- Battage des palplanches et réalisation des ouvrages en béton : plateforme du quai, rampe de mise à l'eau, escalier d'accès au quai et rampe d'accès au quai pour personnes à mobilité réduite,
- Terrassement pour le creusement de la darse et pose simultanée d'enrochements : extraction et évacuation d'environ 450 m³ de déblais, dont 30 m³ dans le lit du Rhin à l'entrée de la darse et pose de 450 tonnes d'enrochement.

10. Période de réalisation

La réalisation des travaux est prévue pendant quatre mois, entre janvier et avril 2024.

11. Restriction de la navigation et durée de la restriction

Le chantier ne nécessite aucune restriction de la navigation.

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

La réalisation des travaux ne nécessite aucun arrêt de navigation.

C. Plans et schémas

Localisation du site n°1 :

Rive gauche

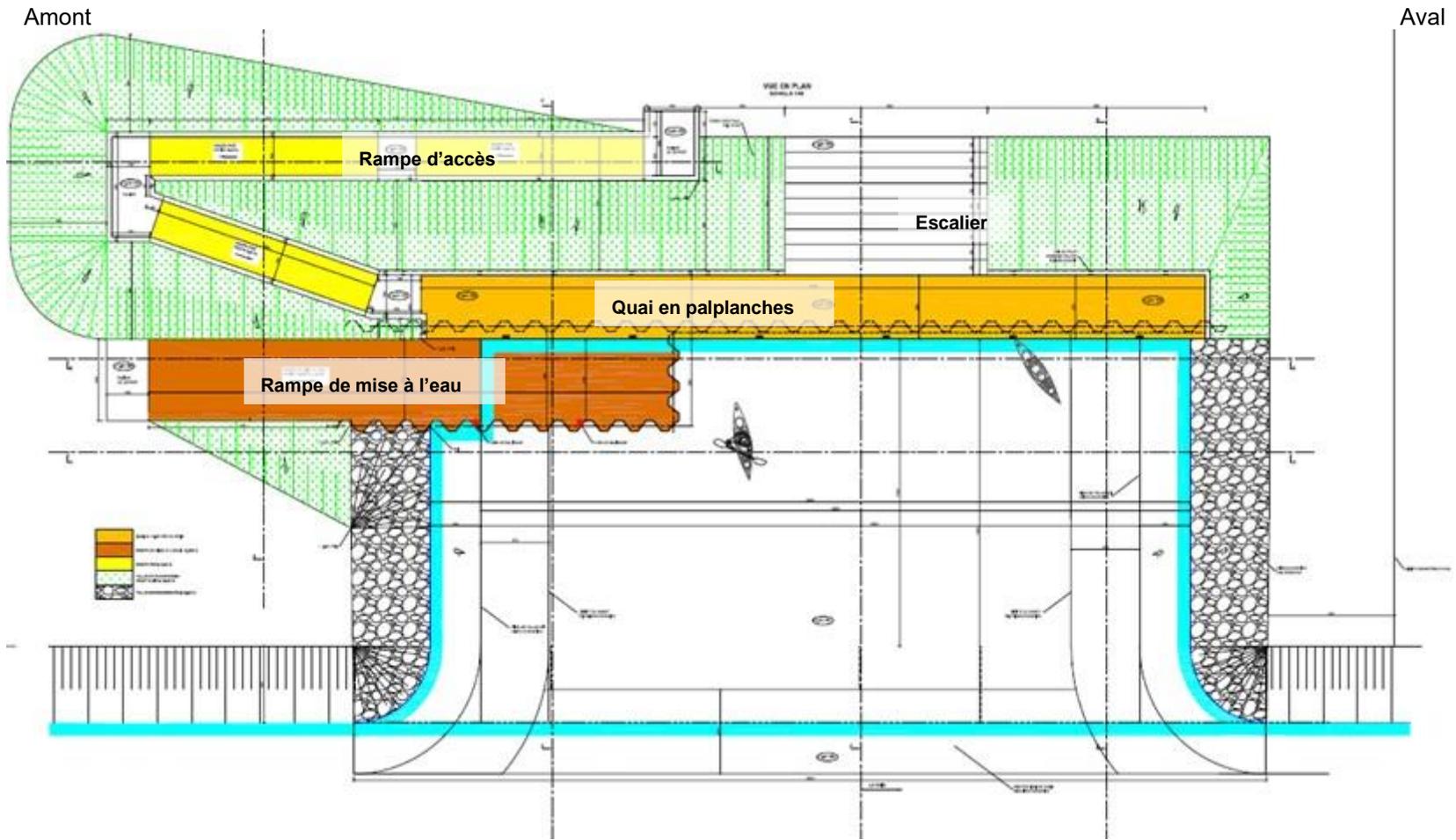
Rive droite



Insertion du projet dans le site :



Vue en plan :



PROTOCOLE 17
Nouvelle construction d'une aire de stationnement
pour les bateaux à passagers à cabines, rive droite, p.k. 294,535

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 construction d'une aire de stationnement pour les bateaux à passagers à cabines au p.k. 294,535, 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

Liste de contrôle pour la nouvelle construction d'une aire de stationnement pour les bateaux à passagers à cabines, rive droite, p.k. 294,535

1. Type d'ouvrage

Aire de stationnement avec ponton pour les bateaux à passagers à cabines.

2. Localité / ville la plus proche

Ville de Kehl

3. P.k. du Rhin

294,535

4. Nature des travaux

La société Ship & Dock Service GmbH souhaite construire et exploiter une nouvelle aire de stationnement avec alimentation électrique à quai au p.k. 294,535.

Dans cette nouvelle aire de stationnement, la société Ship & Dock Service GmbH prévoit plusieurs variantes pour le stationnement de bateaux à cabines à la fois de 135 x 17,5 m, de 135 x 11,4 m (en occupation double), et de 110 x 11,4 m (également en occupation double).

Les aménagements sur la digue latérale du Rhin (près de la berme, côté eau) se limitent à deux fondations de haubanage et à une fondation d'appui pour la passerelle d'accès. Les autres charges seront supportées par les ducs d'Albe pour l'accostage et les deux ducs d'Albe de guidage du ponton d'accostage flottant.

Environ 700 m³ de gravier devront être dragués afin d'assurer une profondeur d'eau suffisante dans l'aire de stationnement.

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables

Au p.k. 294,535, la largeur du Rhin est de 175 m et de NHN + 135,06 m.

6. Largeur du chenal navigable

112 m

7. Principales dimensions et caractéristiques de l'installation

La nouvelle aire de stationnement sera aménagée entre les deux aires de stationnement à ponton existantes, qui sont situées respectivement au p.k. 294,330 et au p.k.294,760.

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

Sur la rive droite, du p.k. 294,425 au p.k. 294,650, en dehors du chenal navigable. Quel que soit le mode d'occupation de l'aire de stationnement, la distance entre le côté extérieur du bateau à passagers à cabines stationné au plus proche du chenal navigable et ledit chenal navigable sera de 10 m au minimum.

9. Distance de l'ouvrage le plus proche (vers l'amont / l'aval)

Voir le point 7 ; un autre ouvrage, un pont ferroviaire, est situé en amont au p.k. 293,690 ; une aire de stationnement publique destinée aux bateaux-citernes est située en aval, du p.k. 296,975 au p.k. 297,450.

B. Prise en compte de la navigation au radar

10. Appréciation par des experts / autorités / instituts

La navigation de passage ne devrait pas subir de perturbations (par ex. du radar) dues à l'aire de stationnement.

11. Mesures destinées à éviter les perturbations par des faux échos

Sans objet.

12. Forme de construction prévue de l'ouvrage

Sans objet.

13. Matériaux de construction prévus

Sans objet.

C. Informations relatives au déroulement des travaux

14. Description du déroulement des travaux

Les travaux de construction seront réalisés depuis la terre et depuis la voie d'eau.

Des embarcations sont utilisées pour les travaux de dragage ainsi que pour la mise en place des ducs d'Albe pour l'accostage et des ducs d'Albe de guidage.

Aucune des phases du chantier n'affectera la navigation dans le chenal navigable.

15. Période de réalisation

Été/automne 2023

16. Restriction de la navigation et durée de la restriction

Aucune restriction de la navigation n'est envisagée pendant les travaux.

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

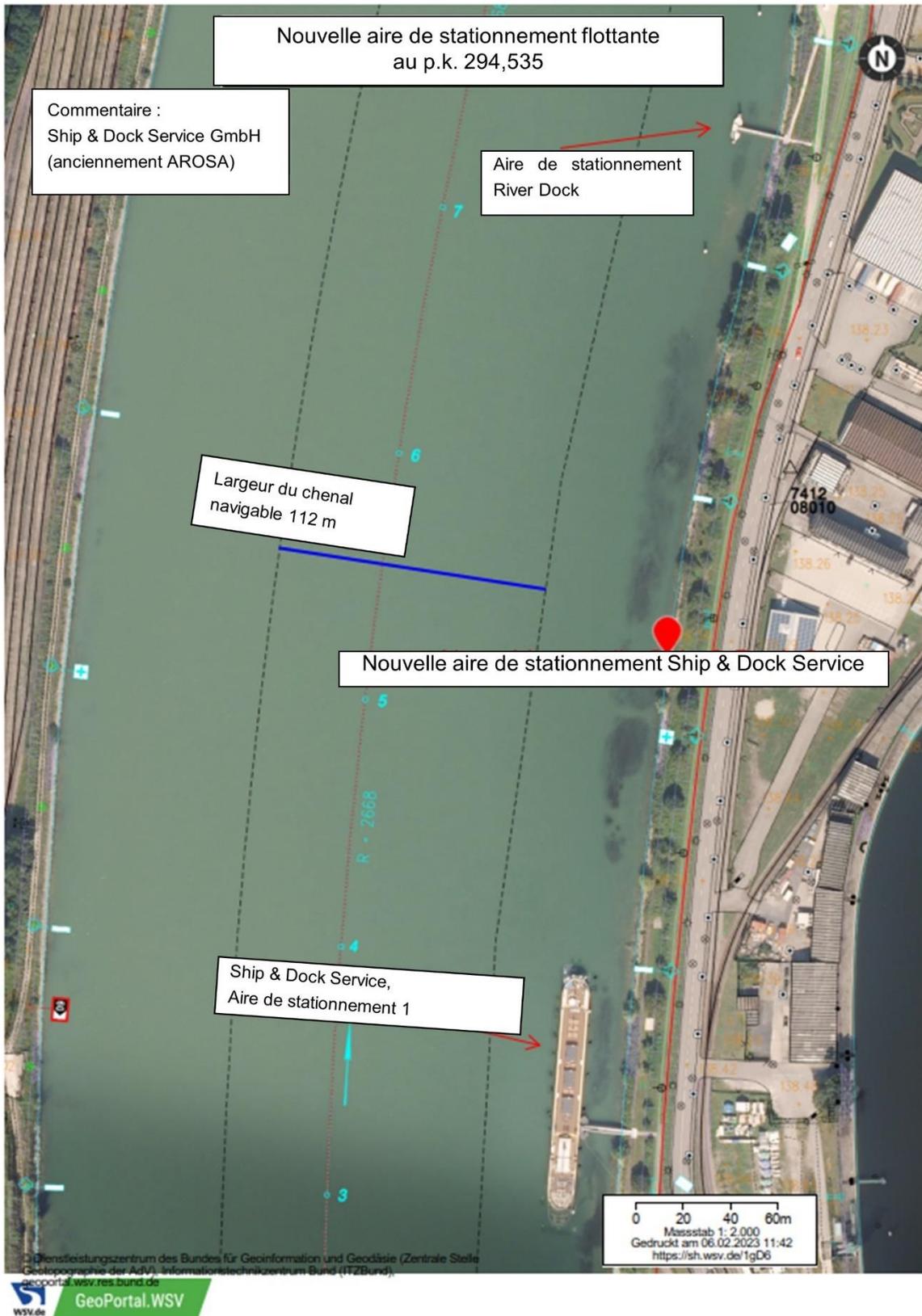
Aucune.

D. Plans (Format max. DIN A3, PDF)

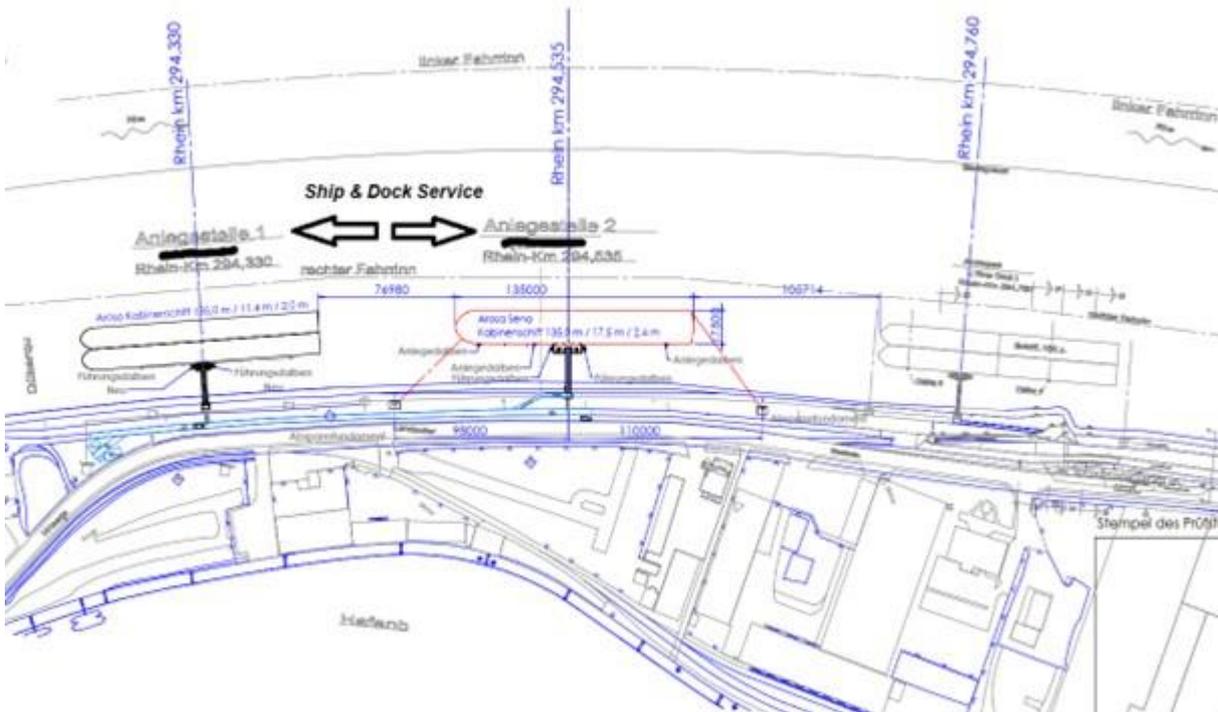
18. Plan de situation repris de la carte GeoPortal (WSV)



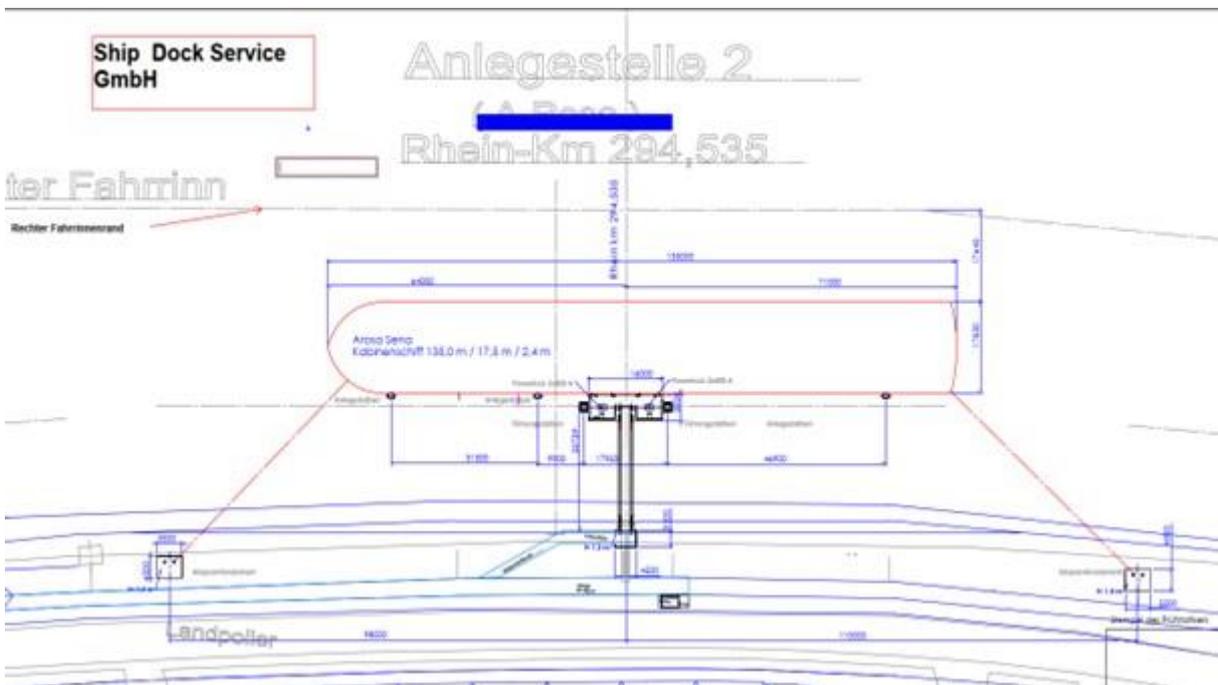
19. Vue en plan reprise de la carte GeoPortal (WSV)



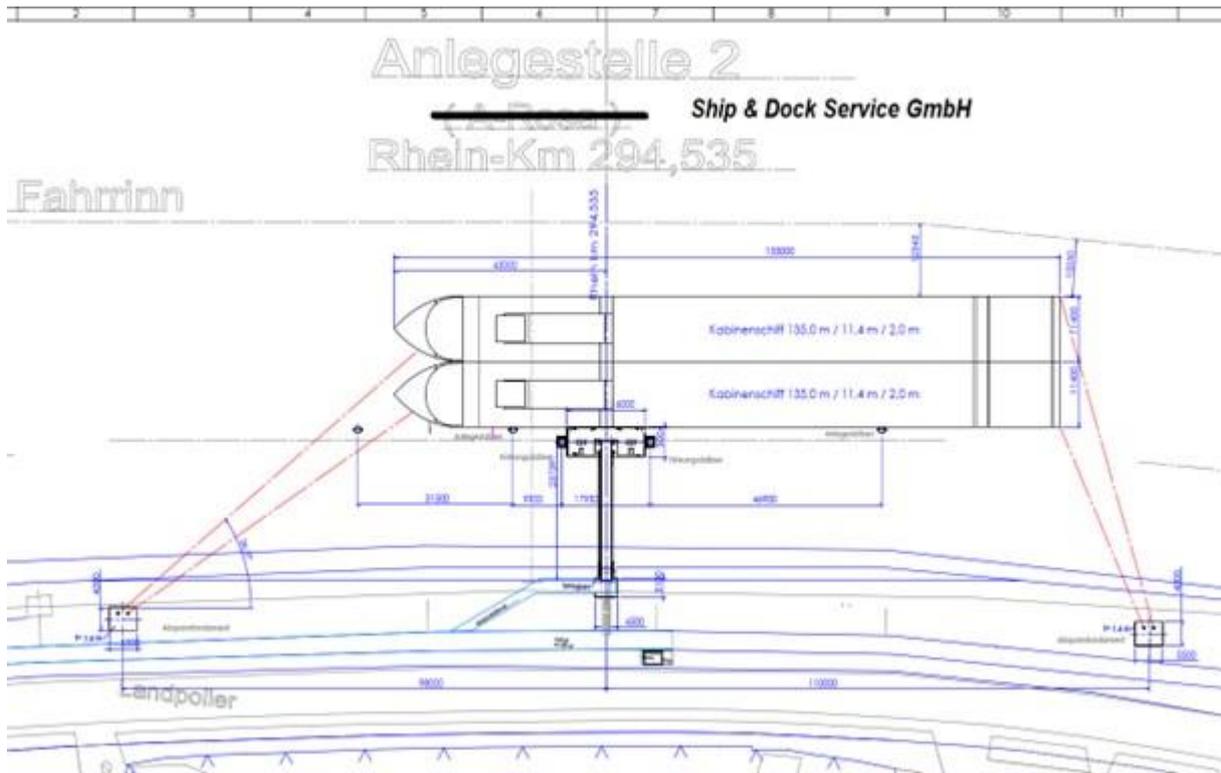
20. Vue en plan et coupes à l'échelle 1 – 2000/500 et à l'échelle 1 – 100/200



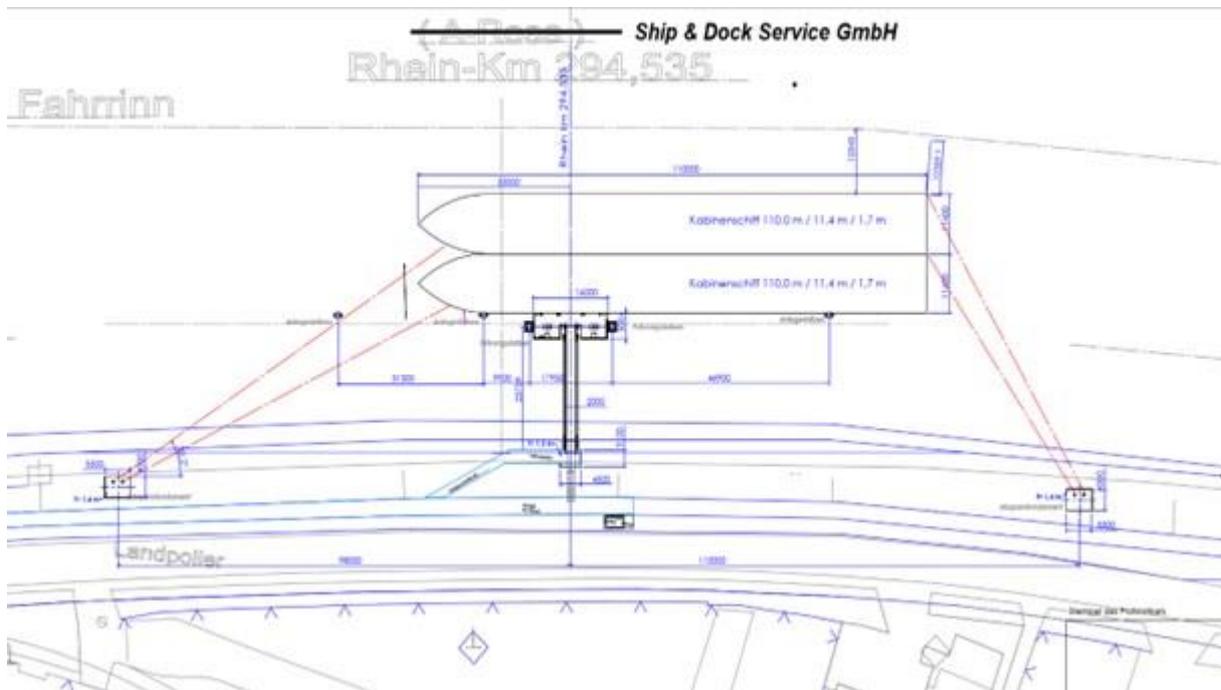
Plan de situation à l'échelle 1 - 2000



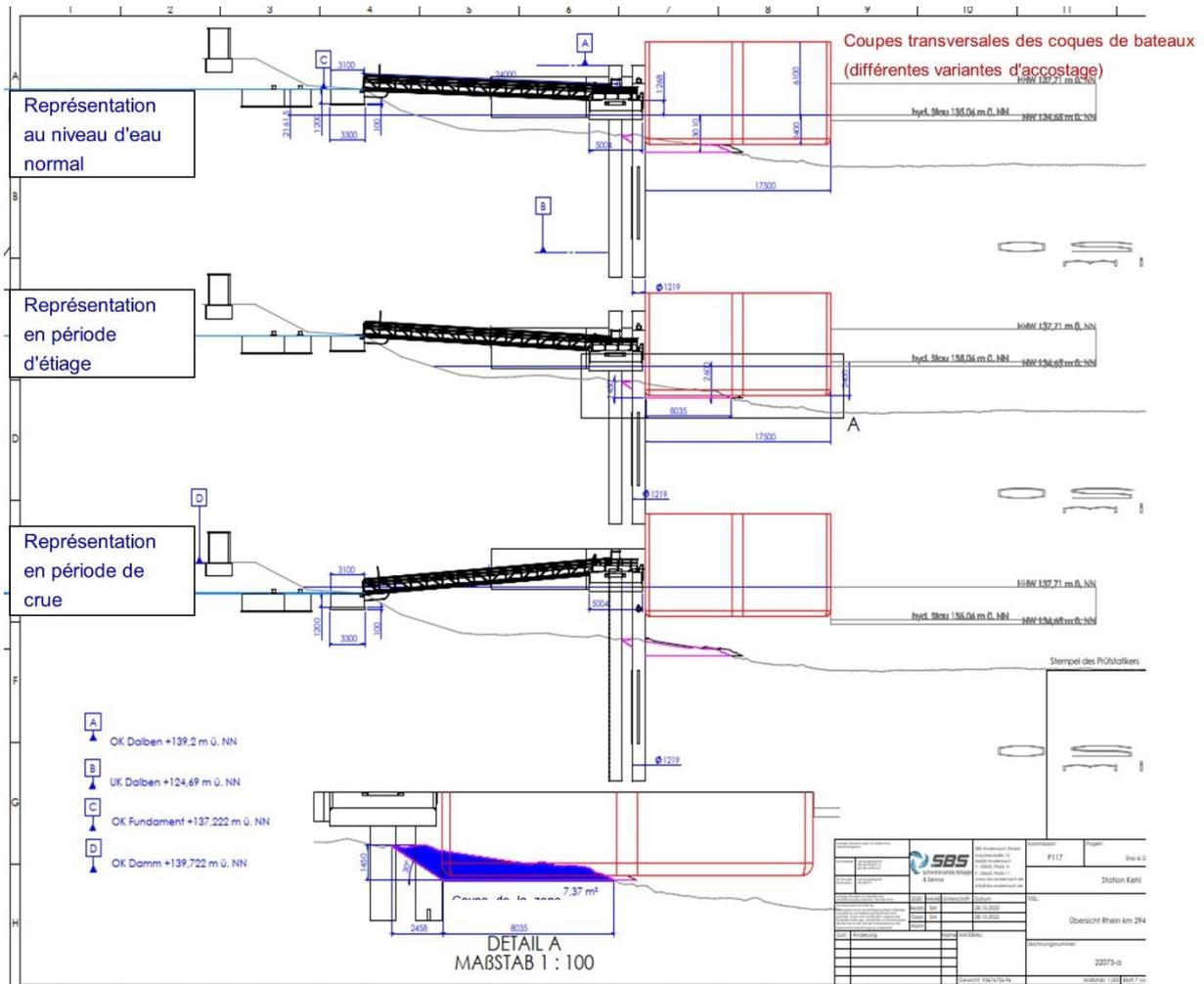
Plan de situation à l'échelle 1 - 500



Plan de situation à l'échelle 1 - 500, variante de stationnement 2 x 135 m x 11,40 m



Plan de situation à l'échelle 1 - 500, variante de stationnement 2 x 110 m x 11,40 m



Signification des symboles :

Représentation en présence de différentes hauteurs d'eau.

Les lignes rouges représentent des coupes transversales des coques de bateaux pour différentes variantes de stationnement.

La coupe transversale de couleur bleue représente le volume de gravier qui devra être dragué pour assurer la sécurité lors de l'accostage des bateaux.

Échelle 1 – 100/200

PROTOCOLE 18

Nouvelle construction d'un établissement flottant pour menues embarcations, rive droite, p.k. 283,500

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 construction d'un établissement flottant pour menues embarcations au p.k. 283,500, 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 18

Liste de contrôle pour la nouvelle construction d'un établissement flottant pour menues embarcations, rive droite, p.k. 283,500

1. Type d'ouvrage

Installation flottante pour les menues embarcations

2. Localité / ville la plus proche

Neuried

3. P.k. du Rhin

283,500

4. Nature des travaux

Le club de sports nautiques « Wassersportclub Forum am Rhein e.V. » prévoit la construction d'un nouvel établissement flottant au p.k. 283,500 du Rhin (bief de Strasbourg) pour les yachts motorisés et voiliers.

Au total sont prévus 46 postes de stationnement, dont 40 seront loués en permanence et 6 seront mis à la disposition des hôtes du club de sports nautiques.

L'installation sera entièrement nouvelle et se composera de plusieurs flotteurs longitudinaux et transversaux praticables, assemblés et ancrés au moyen de ducs d'Albe de guidage.

Les dimensions de l'installation sont de 100,00 m x 60,00 m.

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables

La largeur des eaux navigables au p.k. 283,500 est de 360,00 m.

6. Largeur du chenal navigable

Dans la zone de l'installation prévue, la largeur du chenal navigable est de 96 m.

7. Principales dimensions

L'installation sera située entre le p.k. 283,470 et le p.k. 283,530 du Rhin ; pour les dimensions de l'installation, voir le point 4.

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

L'installation sera située près de la digue latérale droite du Rhin, dans le bras du bief d'Altenheim.

La distance entre l'installation et le bord du chenal navigable sera d'environ 240 m.

Pour l'emplacement par rapport aux eaux navigables, voir le point 5.

9. Distance de l'ouvrage le plus proche (vers l'amont / l'aval)

Vers l'amont, une installation de transbordement de gravier de l'entreprise Uhl est située au p.k. 283,100 (à 400 m, tour de transbordement). Vers l'aval, un établissement flottant pour les menues embarcations du club de sports nautiques « Altenheimer Wassersportclubs » (AWSC) est situé au p.k. 283,710 (avec une distance de 210 m entre les passerelles d'accès des deux installations).

L'AWSC prévoit actuellement d'agrandir son installation de 60 m en direction du « Wassersportclub Forum am Rhein e.V. ».

B. Prise en compte de la navigation au radar

10. Appréciation par des experts / autorités / instituts

La navigation de passage ne devrait pas subir de perturbations (par ex. du radar) dues à l'établissement flottant.

C. Informations relatives au déroulement des travaux

11. Description du déroulement des travaux

Les travaux de construction nécessaires seront réalisés depuis l'eau et à terre.

Des embarcations seront utilisées pour la mise en place des ducs d'Albe de guidage.

Aucune des phases du chantier n'affectera la navigation dans le chenal navigable.

12. Période de réalisation

Les travaux sont prévus durant l'été et l'automne 2023.

13. Restriction de la navigation et durée de la restriction

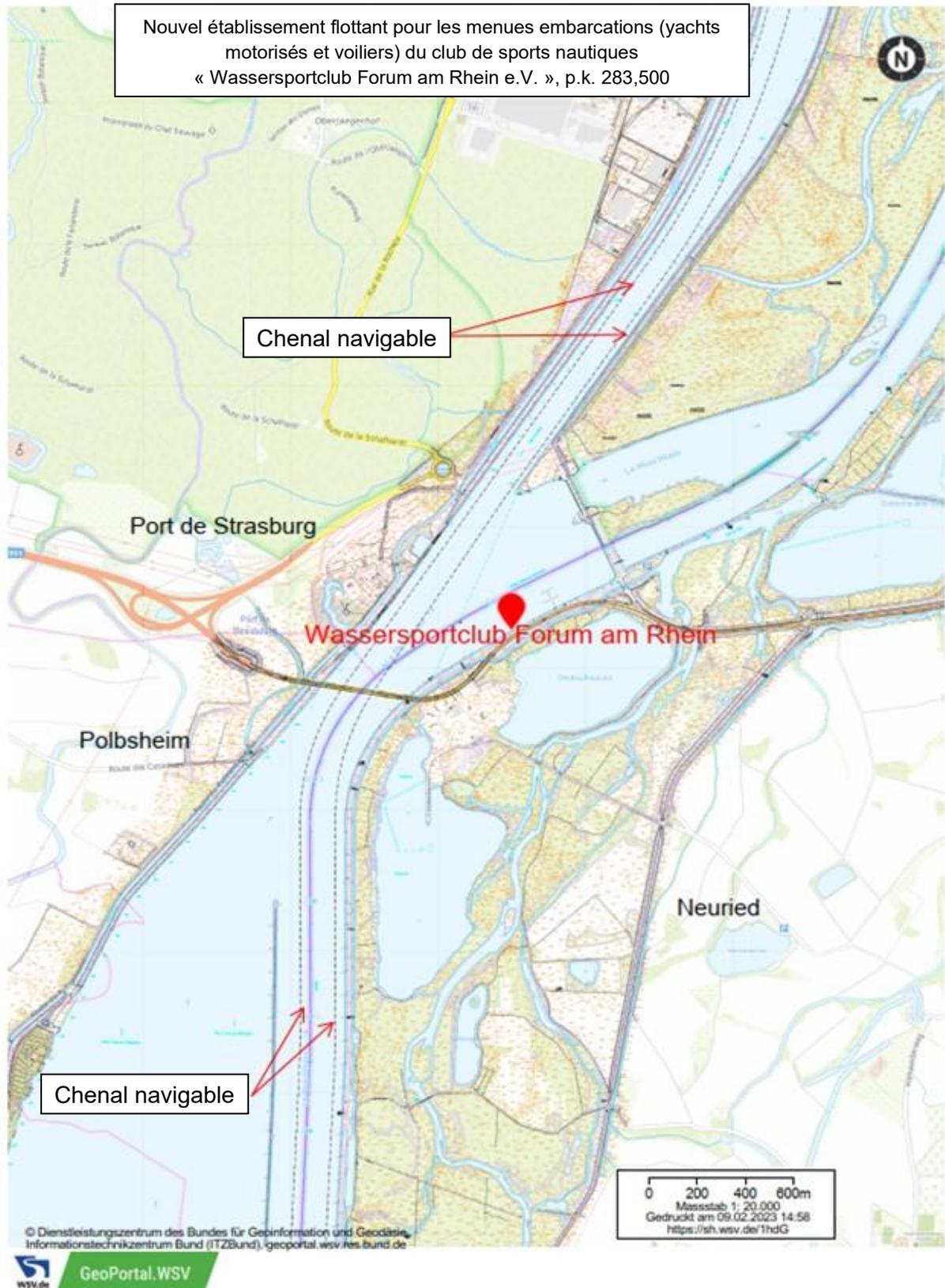
Aucune restriction de la navigation n'est envisagée pendant les travaux.

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

Sans objet.

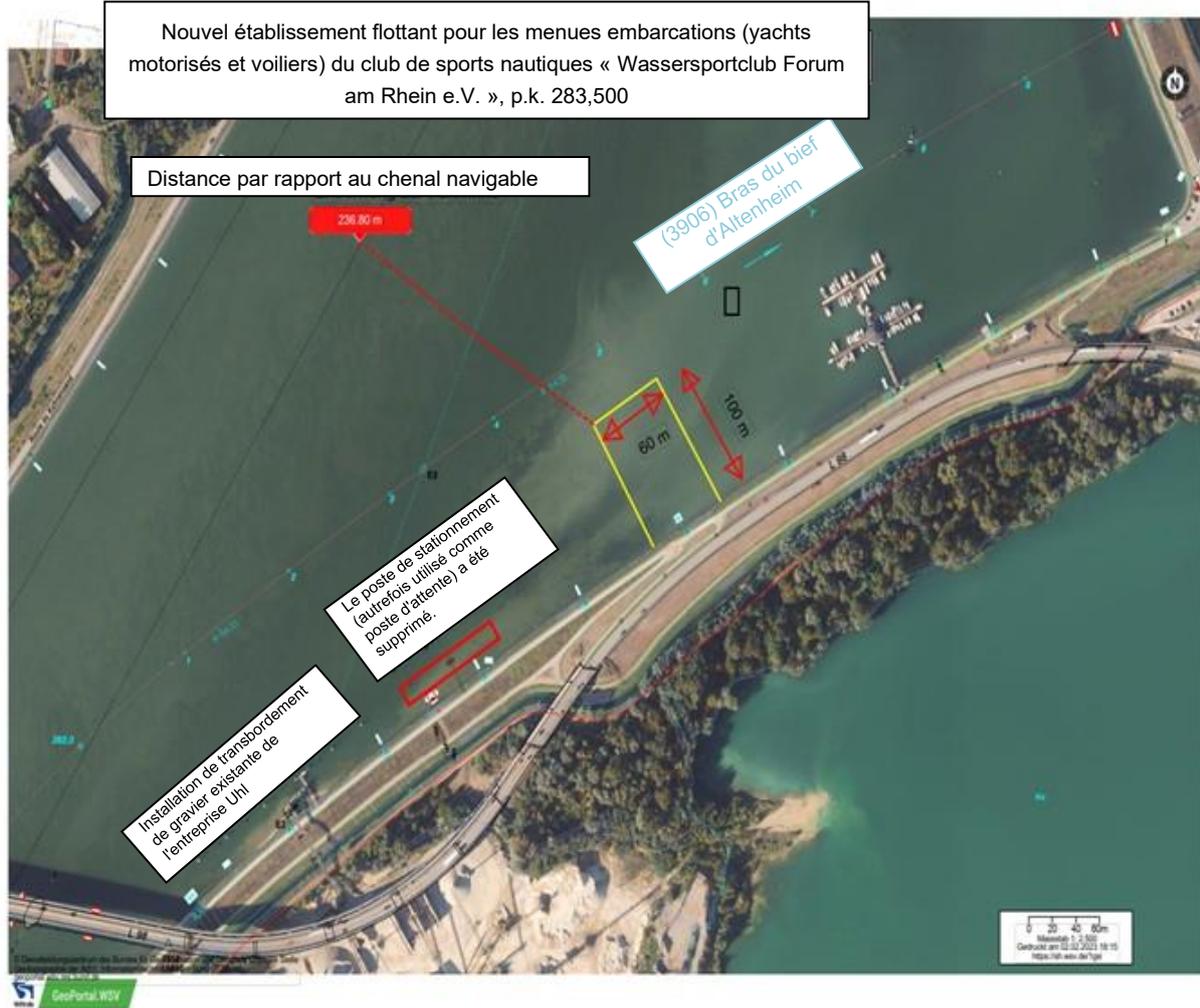
D. Plans (Format max. DIN A3, PDF)

15. Plans de situation repris du GeoPortal, échelle : 1:15000 et 1:2500



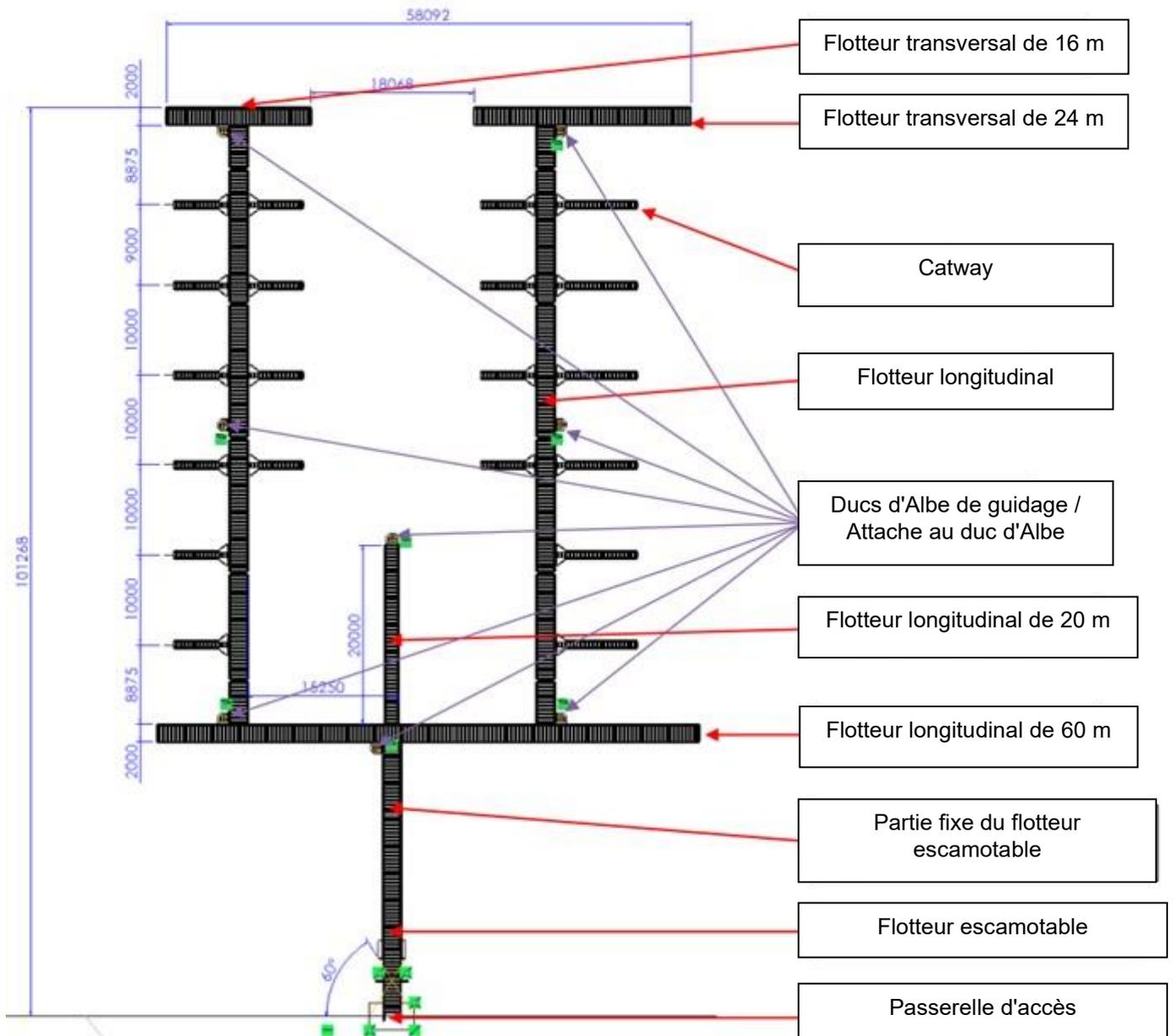
Plan de situation, échelle 1:20000

16. Vue en plan de l'ensemble de l'installation



Plan de situation 1:2500

17. Coupe transversale 1:300



Vue en plan de l'ensemble de l'installation

PROCOLE 19 Adoption de la fermeture des écluses sur le Rhin inférieur néerlandais

La Commission Centrale prend acte de l'adoption suivant la procédure écrite de la résolution ci-annexée de la fermeture des écluses sur le Rhin inférieur néerlandais.

Cette résolution est datée du 8 mai 2023, date de la dernière acceptation.

Annexe

Annexe au protocole 19 : Résolution du 8 mai 2023

Fermeture des écluses sur le Rhin inférieur néerlandais

Résolution

La Commission Centrale

constate que la fermeture des écluses sur le Rhin inférieur néerlandais ne soulève 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 sont annexés à la présente résolution.

Annexe

Annexe au protocole 19

Fermeture des écluses sur le Rhin inférieur néerlandais

Les travaux d'inspection prévus aux écluses de Driel, Amerongen et Hagestein (Rhin inférieur et Lek) occasionneront de courtes interruptions de la navigation. Les travaux nécessitant une fermeture auront lieu la nuit, lorsque le trafic fluvial est en soi déjà très faible. En outre, un itinéraire de déviation via le Waal et les écluses dites « Bernhardsluizen » à Tiel (canal Amsterdam-Rhin) sera accessible à tout moment.

Pendant la durée des travaux, le nombre de bateaux arrivant à l'écluse concernée fera à chaque fois l'objet d'une surveillance et, lorsqu'un bateau s'annoncera pour l'éclusage, le retard correspondant ne dépassera pas 2 heures. Au bout d'une durée maximale de 2 heures, les travaux seront temporairement interrompus pour permettre l'éclusage de tous les bateaux stationnés devant l'écluse. Si aucun bateau ne se présente pour être éclusé, les travaux se dérouleront sans interruption.

Travaux sur les écluses-déversoirs du Rhin inférieur

Le tableau ci-dessous indique les jours et les périodes auxquels les écluses concernées seront fermées. La fermeture aura lieu de 20 heures à 6 heures à chaque fois, sachant que les travaux seront interrompus lorsque des bateaux devront être éclusés. La levée temporaire de la fermeture commencera dans les deux heures suivant le moment auquel un bateau s'annoncera pour l'éclusage.

Ces fermetures seront nécessaires pour pouvoir effectuer les travaux avec diligence et de manière responsable.

Date	Horaire	Objet	Durée
Samedi 13 - Dimanche 14 mai	20 h 00 à 06 h 00	Écluse Hagestein	Le retard ne dépassera pas 2 heures.

Date	Horaire	Objet	Durée
Samedi 3 - Dimanche 4 juin	20 h 00 à 06 h 00	Écluse Driel	Le retard ne dépassera pas 2 heures.

Date	Horaire	Objet	Durée
Samedi 24 - Dimanche 25 juin	20 h 00 à 06 h 00	Écluse Amerongen	Le retard ne dépassera pas 2 heures.

VII. 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

PROTOCOLE 20

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 des prescriptions et prescriptions temporaires 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 20

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-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	29.4.2023		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	29.4.2023		1.12.2021
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 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	16.2.2022			1.7.2022

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2021-I-11	Amendements définitifs pour la mise en cohérence du 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	16.2.2022			1.7.2022
2021-I-12	Amendements du 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	1.3.2022			1.7.2022
2021-II-14	Amendement définitif du RPNR – Fixation du taux limite d'alcoolémie applicable à l'intégralité de l'équipage minimum en service (Article 1.03, chiffre 4, du RPNR)	M	1.12.2022	10.8.2022			1.12.2022
2021-II-15	Amendements définitifs du RPNR visant à la mise en cohérence de l'article 3.02 relatif aux feux	M	1.12.2022	10.8.2022			1.12.2022
2021-II-16	Approbation d'une modification du RPNR suivant la procédure écrite (Annexe 13, chiffre 6.5)	M	1.6.2022				1.7.2022
2021-II-17	Approbation d'une modification du RPNR suivant la procédure écrite (Article 4.07, chiffre 5)	M	25.4.2022	16.2.2022			1.7.2022
2022-II-10	Amendement définitif du RPNR modifiant l'article 10.01, chiffre 1, lettre d), sur la vitesse maximale pour la navigation vers l'aval dans le secteur du Gebirge entre Bingen et St. Goar au-dessus de la marque de crue I	M	1.12.2023	16.5.2023			
2022-II-11	Amendements définitifs du RPNR – Ports de stationnement nocturne Boven-Rijn, Waal et Lek et le port de refuge et de sécurité d'Emmerich (Sommaire, Articles 11.01, 12.01, 14.11 et 14.12)	M	1.12.2023	16.5.2023			
2022-II-12	Amendement définitif du RPNR visant à créer une base juridique pour autoriser des dérogations temporaires aux prescriptions du RPNR pour un bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou pour un bâtiment conduit à distance (Sommaire, article 1.26)	M	1.12.2023	16.5.2023			
2022-II-13	Amendements définitifs pour la mise en cohérence des renvois du RPNR au Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS 2023/1) (Articles 1.01, 4.07 et 12.01)	M	1.1.2024	16.5.2023			
2022-II-14	Approbation des amendements du RPNR suivant la procédure écrite (Sommaire, articles 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 et 11.01 ainsi que l'annexe 13)	M	1.4.2023				

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2022-II-15	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 2023/1)	M	1.1.2024	16.5.2023			

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				18.5.2022	1.1.2022
2022-I-10	Amendements définitifs du RVBR - Modèle de demande de visite (Annexe A) et définitions (Article 1.01, chiffre 24)	M	1.6.2023					
2022-II-15	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 2023/1)	M	1.1.2024	16.5.2023				

*) 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			18.5.2022	1.1.2022
2022-II-9	Adoption du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (adopté par procédure écrite le 8 novembre 2022)	M	1.4.2023	14.4.2023				1.4.2023
2022-II-15	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 2023/1)	M	1.1.2024	16.5.2023				

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

Appendice 5bis à l'instruction de service n° 5

Justificatifs relatifs à la formation de porteur d'appareil respiratoire valables immédiatement

(...)

Etat / N° d'ordre	Centre de formation	Contact	Modèle
NL-09 ¹	TvK Instructie B.V. Escudo 17 NL-8305 BM Emmeloord	Tel. : +31 527 699 535 https://tvkinstructie.nl/	voir Annexe C3 au RPN ²

(...)

Etat / N° d'ordre	Centre de formation	Contact	Modèle
FR-01	Frédéric Rose Formations 52 Chemin De Radix F-69620 Theizé	Tel. : + 33 (0)6 72 88 58 66 https://fredericroseformations.fr/	voir Annexe C3 au RPN ²

¹ Valable du 14 décembre 2022 au 14 décembre 2027.

² Cette attestation peut être insérée dans le livret figurant à l'annexe C4 du Règlement relatif au personnel de la navigation.

VIII. Budget et administration

PROTOCOLE 21

Approbation des comptes de l'exercice 2022 de la Commission Centrale

Résolution

Vu le rapport du Secrétariat sur les comptes 2022 de la CCNR,
vu également le rapport sur les comptes 2022 de l'organisme de contrôle PKF Arsilon,
la Commission Centrale approuve ces comptes et donne quitus à la Secrétaire générale.

PROTOCOLE 22

Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2022

Résolution

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2022.

Annexe

**Compte rendu de l'activité
de la Commission centrale pour la navigation du Rhin
en 2022**

**I) COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE
ET DE SON SECRÉTARIAT EN 2022**

PRESIDENCE ET VICE-PRESIDENCE

M. ALABRUNE, Directeur des affaires juridiques au Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères de la République française, chef de la délégation française auprès de la CCNR, assume la fonction de **président** de la CCNR du 1^{er} janvier au 1^{er} novembre 2022.



M. COLAS est nommé commissaire de France auprès de la CCNR, à compter du 2 novembre 2022 et prend la fonction de président de la CCNR, en remplacement de M. ALABRUNE, appelé à de nouvelles fonctions.

M. COLAS occupe, tout comme son prédécesseur, le poste de Directeur des Affaires juridiques au sein du Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères de la République française.



Mme GIJSBERS, Directrice des Affaires maritimes au Ministère de l'infrastructure et de la gestion des eaux des Pays-Bas, cheffe de la délégation néerlandaise auprès de la CCNR, assume la fonction de **vice-présidente** de la CCNR depuis le 1^{er} janvier 2022.



DÉLÉGATIONS

Mme VAN DER SMAN, Cheffe du service de la navigation intérieure et des voies navigables au Ministère de l'infrastructure et de la gestion de l'eau des Pays-Bas, a été nommée commissaire-suppléante des Pays-Bas auprès de la CCNR, à compter du 1^{er} janvier, en remplacement de Mme LUIJTEN, nommée Secrétaire générale auprès de la CCNR.

M. KASTEEL a été nommé commissaire des Pays-Bas auprès de la CCNR, à compter du 1^{er} juillet, en remplacement de M. van DOORN, arrivé à la fin de son mandat en tant que commissaire.

M. SEGER, Ambassadeur Suisse en République fédérale d'Allemagne, a été nommé commissaire de Suisse auprès de la CCNR et chef de la délégation suisse, à compter du 1^{er} juillet, en remplacement de M. WITSCHI, appelé à d'autres fonctions.

M. HOORNAERT, Directeur du service B1.0, Pays limitrophes, du Service Public Fédéral - Affaires étrangères de la Belgique, a été nommé commissaire de Belgique auprès de la CCNR et chef de la délégation belge, à compter du 7 octobre, en remplacement de M. TILEMANS, appelé à d'autres fonctions.

M. VUYLSTEKE de la Mobilité et Travaux publics de la Région flamande en Belgique, été nommé commissaire de Belgique auprès de la CCNR, à compter du 7 octobre, en remplacement de Mme COENEN, partie à la retraite tout en restant Présidente du CESNI pour l'année.

En conséquence de quoi, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2022 :

ALLEMAGNE

Commissaires :	MM.	WEHRMANN GREWE HÖNEMANN
Commissaires-suppléants :	Mme MM.	SCHÄFER LINDEMANN GERHARDT

BELGIQUE

Commissaires :	MM.	HOORNAERT GHYSBRECHT VAN DEN BORRE VUYLSTEKE
Commissaires-suppléants :	MM.	DE SPIEGELEER TURF

FRANCE

Commissaires :	M. Mme M. M.	COLAS BOULDOUYRÉ LEANDRI QUIQUANDON	<i>président</i>
Commissaires-suppléants :	Mme M.	KRAJKA DALY	

PAYS-BAS

Commissaires :	Mme Mme M. M.	GIJSBERS NOLAND TEN BROEKE KASTEEL	<i>vice-présidente</i>
Commissaires-suppléants :	M. Mme	MENSINK VAN DER SMAN	

SUISSE

Commissaires :	M.	SEGER
	Mme	ETTER
	MM.	RÖTHLINGSHÖFER
		KÖRSCHGEN
Commissaires-suppléantes :	Mme	MUNGENAST
	Mme	CHRISTEN

Le Secrétariat était, à la même date, dirigé comme suit :

Secrétaire Générale :	Mme	LUIJTEN
Secrétaire Général Adjoint :	M.	RUSCHE (à compter du 1 ^{er} mai)
Ingénieur en Chef :	M.	WISSELMANN

II) ACTIVITÉS DE LA COMMISSION CENTRALE

- 1) Réunions des organes de la CCNR : sessions plénières, réunions des comités et groupes de travail, conférence consultative et réunions de partenariat

a) Sessions plénières

SESSION PLÉNIÈRE ORDINAIRE DE PRINTEMPS

La Commission Centrale a tenu sa session plénière ordinaire de printemps, le 2 juin à Strasbourg, sous la présidence de M. ALABRUNE, avec les représentations suivantes :

Organisations intergouvernementales :

- pour la Commission de la Moselle, Mme BRÜCKNER,
- pour la Commission Internationale pour la Protection du Rhin, M. HEINTZ.

États observateurs :

- République tchèque, M. DABROWSKI,
- Luxembourg, M. NILLES.

SESSION PLÉNIÈRE ORDINAIRE D'AUTOMNE

La Commission Centrale a tenu sa session plénière ordinaire d'automne, le 8 décembre à Strasbourg, sous la présidence de M. COLAS, avec les représentations suivantes :

Organisations intergouvernementales :

- pour la Commission Européenne : Mmes ROSCA, WOLSKA, M. VAN HONACKER,
- pour la Commission de la Moselle, Mme BRÜCKNER,
- pour la Commission du Danube, M. SEITZ.

États observateurs :

- Luxembourg, M. NILLES,
- République tchèque, M. DABROWSKI,
- Roumanie, M. NEAGU.

b) Comités et Groupes de travail de la CCNR

Les Comités et Groupes de travail de la CCNR se sont réunis comme suit :

COMITÉS

le Comité du Budget, sous la présidence de M. ALABRUNE, le 1^{er} juin et sous la présidence de M. COLAS, le 7 décembre à Strasbourg ;

le Sous-Comité Administratif, sous la présidence de Mme NOLAND, les 28 avril et 20 octobre à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. ALABRUNE, les 16 mars et 1^{er} juin et sous la présidence de Mme GIJSBERS les 5 octobre et 7 décembre à Strasbourg ;

le Comité Économique, sous la présidence de M. RÖTHLINGSHÖFER, les 15 mars, 1^{er} juin, 5 octobre et 7 décembre à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de Mme SCHÄFER, les 16 mars et 4 octobre à Strasbourg ;

Réunion commune des Comité économique et du Droit fluvial, sous la présidence de Mme SCHÄFER, le 16 mars à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de Mme SCHÄFER, les 13 avril et 13 octobre à Strasbourg ;

Réunion commune avec les polices fluviales et de navigation des États membres de la CCNR, sous la présidence de M. GERHARDT, les 8 et 9 novembre à La Haye (*voir également paragraphe consacré à la page 9*) ;

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. DALY, les 13 avril et 12 octobre à Strasbourg ;

le Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. GREWE, le 14 avril ainsi que les 10 et 11 octobre à Strasbourg ;

le Comité restreint de navigation, sous la présidence de M. TURF, le 1^{er} février et sous la présidence de M. TEN BROEKE, les 11 avril et 11 octobre à Strasbourg ;

le Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de Mme NETHÖVEL-KATHSTEDÉ, le 15 mars et sous la présidence de Mme VAN DER SMAN, le 15 octobre à Strasbourg ;

le Comité des matières dangereuses, sous la présidence de M. MENSINK, le 14 octobre à Strasbourg ;

Réunions communes des Comités du Règlement de visite, de l'Infrastructure et de l'Environnement et Economique, sous la présidence de M. RÖTHLINGSHÖFER, les 18 mai et 7 octobre à Strasbourg ;

Réunions communes du Comité du Règlement de Police, du Comité du Règlement de Visite, du Comité des Matières dangereuses, du Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement et du Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle : les 31 mai et 6 décembre à Strasbourg ;

GROUPES DE TRAVAIL

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. GERHARDT, du 8 au 10 février ainsi que du 30 août au 1^{er} septembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de Mme MEYER, les 7 et 8 mars, le 23 juin ainsi que les 5 et 6 septembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail, partie dédiée à la Cybersécurité (RIS/G – cyber), sous la présidence de M. MAURER, le 7 mars et le 5 septembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de Visite, sous la présidence de Mme MAGNARD, les 24 février, 30 juin, 29 septembre et 1^{er} décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. TURF, les 17 et 18 mars ainsi que les 13 et 14 septembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. NEHAB, le 18 février en ligne, le 23 septembre et le 18 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail ad hoc sur les Assistants de Guidage en Navigation Intérieure, sous la présidence de M. BLESSINGER, le 31 mars à Strasbourg ;

c) Partenariat avec la CEE/ONU dans le cadre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure,

le Comité de Sécurité de l'ADN (réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure), sous la présidence de M. LANGENBERG, du 24 au 28 janvier, en format hybride, à Genève (Suisse) ;

le Comité d'Administration de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure, sous la présidence de M. LANGENBERG, le 28 janvier, en format hybride, à Genève (Suisse) ; Le Comité d'administration a adopté les amendements au Règlement annexé à l'ADN en vue de leur entrée en vigueur le 1er janvier 2023.

le Comité de Sécurité de l'ADN (réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure), sous la présidence de M. LANGENBERG, du 22 au 26 août, en format hybride, à Genève (Suisse) ;

le Comité d'Administration de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure, sous la présidence de M. LANGENBERG, le 26 août, en format hybride, à Genève (Suisse) ;

le Groupe de travail informel « Formation des experts » (ADN), sous la présidence de M. BÖLKER, les 29 et 30 mars et du 20 au 22 septembre à Strasbourg ainsi que le 15 novembre en ligne ;

le Groupe de travail informel « Conférence de rédaction et de traduction » (ADN), les 27 et 28 avril à Strasbourg ;

le Groupe de travail informel « Matières » (ADN), sous la présidence de M. KRISCHOK, du 31 mai au 2 juin en ligne.

2) Réunions et événements du CESNI

COMITÉ EUROPÉEN POUR L'ÉLABORATION DE STANDARDS DANS LE DOMAINE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE (CESNI)

Le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) a été créé en 2015 sous l'égide de la CCNR, en concertation avec la Commission européenne, pour adopter des standards dans différents domaines, notamment en ce qui concerne les bâtiments de navigation intérieure, les technologies de l'information et les qualifications professionnelles, auxquels les réglementations respectives au niveau européen et international, notamment celles de l'Union européenne et de la CCNR, peuvent se référer en vue de leur application. Le CESNI réunit les États membres de la CCNR et de l'Union européenne, la Commission européenne, des organisations internationales comprenant les commissions fluviales, des organisations non gouvernementales agréées, ainsi que des États observateurs. Son secrétariat est assuré par la CCNR.

Le rôle du CESNI est de procéder en particulier à l'adoption d'un commun accord de standards uniformes sur le Rhin et l'ensemble du réseau des voies intérieures de l'Union européenne aux fins :

- d'accroître la sécurité et la protection de l'environnement dans le cadre du transport fluvial,
- de promouvoir les métiers de la navigation intérieure et de renforcer l'attrait du secteur, et
- de faciliter les opérations de transport et de promouvoir le commerce international.

Le Comité s'est réuni à deux reprises, sous la présidence de Mme COENEN (délégation belge), le 12 avril et le 13 octobre à Strasbourg.

La réunion du 12 avril a permis d'échanger sur les travaux en cours et les échéances à venir. L'adoption de standards et modèle dans le domaine des qualifications professionnelles, tout comme l'examen des projets d'ES-TRIN 2023/1 et d'ES-RIS 2023/1, sont quelques-uns des principaux résultats de la réunion. La mise à jour des standards CESNI permet d'accompagner la modernisation et le verdissement de la flotte, ainsi que les évolutions sociales et technologiques, tout en maintenant le niveau élevé de sécurité de la navigation intérieure. La guerre en Ukraine et ses conséquences sur la navigation intérieure ont également été discutés lors de la réunion. L'assistance aux membres d'équipage ukrainiens et la gestion des certificats de qualification ukrainiens arrivés à expiration ont été plus particulièrement abordés.

Lors de sa réunion du 13 octobre, le CESNI a adopté :

- une nouvelle édition du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, ES-TRIN 2023/1. Cette nouvelle édition du Standard remplace l'édition 2021 ;
- la deuxième édition du Standard européen pour les services d'information fluviale, ES-RIS 2023/1. Cette nouvelle édition du Standard remplace l'édition 2021 ;
- les lignes directrices pour le montage de stations AIS Intérieur.

Le CESNI s'est également déclaré heureux d'accorder le statut d'organisation non gouvernementale agréée au Comité européen de normalisation (CEN), au Comité européen de normalisation électrotechnique ([CENELEC](#)) et à l'Industrie européenne de la navigation de plaisance ([EBI](#)). Concernant le CEN et le CENELEC, le statut entrera en vigueur une fois le mémoire d'entente avec la CCNR signé.

GROUPES DE TRAVAIL DU CESNI

Les Groupes de travail se sont réunis comme suit :

le Groupe de travail des prescriptions techniques (CESNI/PT) s'est réuni à quatre reprises : présidé par M. GORGES (délégation française) les 22 et 23 février, les 28 et 29 juin, le 28 septembre et les 29 et 30 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail temporaire des systèmes électroniques (CESNI/PT/Elec), présidé par M. VROMANS représentant le GERC (Groupe des sociétés de classification européennes reconnues pour la navigation intérieure), s'est réuni les 21 janvier en ligne, le 25 avril à Rotterdam, le 7 novembre à Duisbourg et le 25 novembre à Rotterdam ;

le Groupe de travail temporaire des prescriptions techniques relatives aux piles à combustible à bord des bateaux de navigation intérieure (CESNI/PT/FC), présidé par M. PAULI (délégation allemande), s'est réuni en ligne les 19 et 20 janvier, le 14 avril, les 8 et 9 juin à Rostock, les 31 août et 1^{er} septembre à Strasbourg ainsi que les 5 et 6 octobre à Strasbourg ;

le Groupe de travail « dispositions transitoires », présidé par M. DELAERE (délégation belge) s'est réuni le 27 septembre à Strasbourg ainsi que les 13 et 14 décembre en ligne ;

le Groupe de travail des qualifications professionnelles (CESNI/QP), présidé par Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE (délégation allemande), s'est réuni le 17 février en ligne, le 12 mai à Berlin, et les 22 septembre et 17 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail temporaire de la gestion de qualité (CESNI/QP/QM), présidé également par Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE (délégation allemande), s'est réuni le 14 février en ligne, le 10 mai à Berlin, le 19 septembre en ligne et le 15 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail temporaire des prescriptions relatives aux équipages (CESNI/QP/CREW), présidé par Mme LIÉGEOIS (délégation belge) s'est réuni le 16 février en ligne, le 11 mai à Berlin, le 21 septembre à Strasbourg et le 16 novembre à Strasbourg ;

Des experts se sont réunis le 17 mars dans un format « groupe de volontaires » et ont examiné les recommandations figurant dans le rapport de Cito du mois de mars relatif à la création et à la mise en œuvre d'une base de données harmonisée couvrant les éléments d'examen pour les conducteurs.

Une consultation sectorielle consacrée à la modernisation des prescriptions relatives aux équipages s'est tenue sous la forme d'un webinar le 14 décembre. L'événement, coorganisé par l'IWT Platform et l'ETF sous les auspices de CESNI/QP, a permis à plus de 90 participants (employeurs et employés) de s'exprimer sur des propositions concrètes. Des aspects essentiels de la future réglementation européenne en matière d'équipages ont par ailleurs été abordés.

le Groupe de travail des technologies de l'information (CESNI/TI), présidé par M. PLASIL (délégation autrichienne), s'est réuni les 9 et 10 mars ainsi que du 7 au 9 septembre à Strasbourg ;

Les 4 Groupes de travail temporaires CESNI/TI se sont réunis en présentiel (uniquement) lors de la semaine SIF du CESNI à Berlin du 27 juin au 1^{er} juillet et lors de la semaine SIF du CESNI du 22 au 25 novembre à Strasbourg à savoir :

- le Groupe de travail sur le système d'annonces électroniques en navigation intérieure (CESNI/TI/ERI), sous la présidence de M. OUDENES, les 30 juin à Berlin et 22 novembre à Strasbourg ;
- le Groupe de travail pour un système électronique d'affichage de cartes et d'informations pour la navigation intérieure (CESNI/TI/Inland ECDIS), sous la présidence de M. MORLION, les 28 juin à Berlin et 24 novembre à Strasbourg ;
- le Groupe de travail pour les avis à la batellerie (CESNI/TI/NtS), sous la présidence de M. PLASIL, les 1^{er} juillet à Berlin et 22 novembre à Strasbourg ;
- le Groupe de travail pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure (CESNI/TI/VTT), sous la présidence de M. BOBER, les 27 juin à Berlin et 25 novembre à Strasbourg.

Le 8 septembre, un atelier du CESNI dédié à l'introduction des documents électroniques en navigation intérieure s'est tenu à Strasbourg, sous la présidence de M. PLASIL, réunissant une centaine d'experts de onze pays dans le domaine des technologies de l'information, des prescriptions techniques et des qualifications professionnelles.

3) Travaux majeurs de la CCNR effectués en 2022

Travaux économiques

Aperçu du marché – avril 2022

La CCNR a publié son aperçu du marché en avril 2022, qui couvrait principalement le premier semestre 2021 et en fonction des indicateurs étudiés, le troisième trimestre 2021 également. Le chapitre « focus sur » de ce rapport était dédié à la Suisse.

Rapport annuel 2022

Dans la continuité de sa longue et fructueuse coopération avec la Commission européenne, la CCNR a publié son rapport annuel 2022 de l'Observation du marché de la navigation intérieure européenne, en septembre 2022.

La publication du rapport annuel de l'Observation du marché de la navigation intérieure en Europe est un exemple de collaboration réussie au niveau européen, incluant tous les acteurs et parties prenantes de la navigation intérieure en Europe, y compris les commissions fluviales et les représentants du secteur. Les préfaces de M. Smit, Secrétaire général du Conseil des chargeurs européens (ESC), et de Mme Luijten, Secrétaire générale de la CCNR, viennent illustrer la dimension résolument européenne de la publication.

Le nouveau rapport annuel fournit un aperçu exhaustif de la situation du marché et des développements de la navigation intérieure en Europe au cours de l'année 2021.

Rapport thématique

La CCNR a publié en février, en partenariat avec la Commission européenne (CE), un nouveau rapport thématique, intitulé « Une évaluation des nouvelles opportunités de marché pour le transport fluvial ». Ce rapport s'est concentré sur les nouveaux marchés de la logistique fluviale urbaine, du transport de déchets et des énergies renouvelables.

Les rapports semestriels, annuels et thématiques peuvent être téléchargés dans leur intégralité au format pdf ou consultés directement en ligne sous www.inland-navigation-market.org.

Situation économique de la navigation intérieure

La CCNR a adopté deux résolutions portant sur la situation économique de la navigation intérieure européenne en juin et décembre 2022. Une première pour l'année 2021 et une seconde pour le premier semestre 2022 portant sur les prévisions pour le second semestre. Cette deuxième résolution analyse notamment l'impact de l'épisode de basses eaux de juillet/août 2022. La thématique de l'impact de la guerre en Ukraine sur la navigation fluviale a également fait l'objet d'une analyse dédiée et d'une présentation au troisième trimestre 2022.

Consultation de la profession sur le financement de la transition énergétique

Pour donner suite aux travaux lancés par la CCNR sur le financement de la transition énergétique, le Comité économique a décidé de lancer une consultation de la profession en décembre 2022, afin de mieux déterminer les possibles prochaines étapes. Les résultats de cette consultation sont attendus pour mai 2023 et seront analysés d'ici la fin de l'année 2023.

Travaux réglementaires

Mesures exceptionnelles pour faciliter la mobilité des personnels

La CCNR a adopté des mesures exceptionnelles pour faciliter la mobilité des personnels dans la navigation intérieure, le 11 avril. Pendant une période transitoire, dans l'attente de l'adoption du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN), la CCNR a invité ses États membres à ne pas sanctionner les membres d'équipage à bord des bateaux de navigation intérieure naviguant sur le Rhin qui présentent des certificats de qualifications ainsi que des livrets de service ou des livres de bord délivrés en vertu de la directive (UE) 2017/2397. Inversement, la CCNR a invité également ses États membres à prendre des mesures pour que les certificats de qualification, livrets de service et livres de bord délivrés conformément au RPN actuellement en vigueur puissent continuer à être présentés sans sanctions lors des contrôles en dehors du Rhin.

Réforme complète à l'occasion du centenaire : la CCNR modernise le règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin

Avec l'adoption de son nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) le 8 novembre, la Commission Centrale a franchi une étape majeure de la feuille de route ambitieuse qu'elle s'est fixée dans la déclaration de Mannheim de 2018 :

- une réglementation moderne et flexible en matière d'équipages, qui tient compte aussi des aspects sociaux et de l'évolution rapide des conditions de travail à bord et à terre du fait de l'émergence de nouvelles technologies ;
- un renforcement de l'attrait des professions de la navigation intérieure.

Avec le nouveau règlement, des prescriptions modernes en matière de qualifications professionnelles et d'équipages à bord des bateaux de navigation intérieure, applicables sur le Rhin de Bâle à la haute mer, sont entrées en vigueur le 1er avril 2023.

Pour une meilleure information concernant la protection des données personnelles

La Commission Centrale a adopté des amendements du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR). Le modèle de demande de visite a notamment été actualisé pour inclure les informations relatives à la protection des données personnelles. Un espace dédié à de telles informations est prévu dans le modèle, sans pour autant mentionner un texte concret qui dépend des dispositions en vigueur dans les États membres de la CCNR. Les amendements permettent une meilleure information de la profession concernant les droits en matière de protection des données personnelles, lors d'une demande de certificat de visite. Les amendements entreront en vigueur le 1er juin 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 1er 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^{er} décembre 2023.

Navigation automatisée au cœur des travaux de la CCNR

La navigation automatisée recouvre un très large spectre de cas d'utilisation et de solutions techniques actuelles et en cours de développement. Les cas d'usage commencent par une simple assistance à la navigation et pourront aller jusqu'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^{er} décembre 2023.

Réunion commune des polices fluviales et de la navigation de ses Etats membres et Aquapol

La Commission Centrale a tenu les 8 et 9 novembre sa réunion commune avec les polices fluviales et de la navigation de ses États membres et Aquapol. Présidée par la délégation allemande, cette rencontre s'est tenue à La Haye dans les locaux du Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Ministère des Transports et de la Gestion de l'eau).

Cette réunion commune a constitué une excellente plateforme pour un échange constructif d'opinions et d'enseignement entre les représentants des autorités de police et les représentants des délégations de la CCNR. Au travers de questions concrètes sur les règlements de la CCNR, cette réunion participe à une lecture commune et à garantir l'uniformité du régime rhénan. En effet, les questions traitées couvraient les règlements de la CCNR, en particulier le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN). Des sujets concrets et actuels liés aux tâches des autorités ont été abordés, tels que la mise en œuvre de l'obligation d'annonce sur le Rhin, le champ d'application de l'obligation du jaugeage ou encore le respect des temps de repos.

De même, certaines évolutions à venir ont été abordées, afin d'informer les polices fluviales et de la navigation sur les sujets suivants :

- les principales nouveautés en lien avec l'adoption du nouveau RPN ;
- les futurs défis de la navigation intérieure comme le développement de la navigation automatisée et
- l'utilisation de carburants alternatifs pour la propulsion.

Enfin, l'ensemble des participants a salué la richesse et la qualité des échanges. Ces concertations sur la mise en œuvre concourent à l'harmonisation du régime rhénan et au maintien, tout le long de la voie d'eau, d'un haut niveau de sécurité.

Adaptation permanente du RPNR

Faisant suite à l'adoption de l'édition 2023/1 du Standard européen pour les services d'information fluviale (ci-après ES-RIS) par le CESNI, la Commission Centrale a adopté une résolution modifiant le RPNR pour renvoyer à l'ES-RIS 2023/1. Pour rappel, l'ES-RIS fixe les spécifications techniques des principales technologies utilisées par les services d'information fluviale (SIF) afin de permettre notamment une parfaite interopérabilité sur le Rhin et les voies d'eau de l'Union européenne.

De plus, la Commission Centrale a également décidé d'assurer la mise en cohérence du RPNR avec le nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN). Une résolution adoptée par voie écrite a permis d'actualiser les renvois au RPN, pour une entrée en vigueur simultanée prévue le 1^{er} avril 2023.

Prescriptions techniques des bateaux

La Commission Centrale 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^{er} 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 téléchargeable depuis le 1^{er} décembre 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.

Travaux relatifs à l'infrastructure et l'environnement

Atelier de la CCNR et de viadonau en ligne « alimentation électrique à quai dans les aires de stationnement »

Le 3 février, plus de 160 participants de 14 pays européens se sont réunis dans la salle de conférence virtuelle de la Commission Centrale et de VIADONAU afin d'échanger sur le thème de l'alimentation électrique à quai dans les aires de stationnement.

Questions relatives à la voie d'eau rhénane

Lors de sa session plénière de printemps, la CCNR a approuvé différents projets de chantiers sur le Rhin, tels que :

- la réalisation d'une prise d'eau pour l'alimentation d'une roselière, à Beinheim ;
- la création d'une passe à poissons sur l'aménagement hydroélectrique de Rhinau ;
- la démolition du pont de « Merwede ».

Par ailleurs, la CCNR se félicite des mesures d'aménagement prévues en 2022 afin d'améliorer les conditions de navigation sur le Rhin : l'alimentation en débit solide à Iffezheim et sur le Rhin inférieur, la stabilisation du fond en aval d'Iffezheim et à Bockum (Krefeld), l'extension de l'aire de stationnement de Mannheim et un essai de dragage dans la roche.

Lors de sa session plénière d'automne, 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.

4) Organisations internationales

La Commission Centrale a été représentée par le Secrétariat :

- à la Commission européenne (réunions des groupes d'experts NAIADES traitant de questions liées à la navigation intérieure) ;
- à différents groupes de travail et groupes d'experts, lors de l'examen de questions relatives à la navigation intérieure ;
- à la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR) ;
- à la Commission de la Moselle (CM) ;
- à la Commission du Danube (CD).

5) Relations interinstitutionnelles

a) Union européenne (UE)

Commission européenne (CE)

Initiée en 2003 avec un premier accord administratif entre la Commission européenne et la Commission Centrale, et suivie en 2013 d'un autre arrangement administratif entre la DG MOVE et le Secrétariat de la CCNR, la coopération renforcée entre les deux institutions a à nouveau été particulièrement soutenue en 2022.

Les réunions de coordination semestrielles entre le Secrétariat et la DG MOVE ont eu lieu en ligne, les 18 mai et 14 novembre.

Dans le cadre de ces réunions régulières, le Secrétariat de la CCNR et la DG MOVE ont procédé à nouveau à des échanges d'informations approfondis et constructifs sur les travaux en cours, les questions stratégiques relatives à la politique européenne de la navigation intérieure et des questions bilatérales comme les perspectives de coopération future à compter de 2022. Ces discussions se sont poursuivies dans le cadre de la rencontre à Bruxelles entre le Président de la CCNR, M. ALABRUNE, la Secrétaire générale de la CCNR, Mme LUIJTEN et la directrice pour le 'transport par voie navigable' au sein de la DG Mobilité et Transports (DG MOVE), Mme KOPCZYNSKA, le 14 juin 2022 ainsi que lors de la rencontre entre cette dernière et les Chefs de délégation de la CCNR, à Strasbourg, le 13 septembre 2022.

Le contrat de service relatif à l'observation du marché, l'observation du marché, à l'analyse des besoins des utilisateurs, spécifications fonctionnelles et techniques et concept opérationnel pour le futur ERDMS (ERDMS3), à l'assistance technique et à l'élaboration d'indicateurs clés de performance pour la fourniture, l'exploitation et l'entretien des voies navigables et des infrastructures connexes sur le réseau RTE-T a été signée par la Secrétaire générale le 28 mars 2022. Il couvrira une période de trois ans.

La Convention de subvention relative aux activités concernant la gestion administrative et technique du fonctionnement du Comité Européen pour l'élaboration de Standards dans le domaine de la Navigation intérieure (CESNI) a été signée par la Secrétaire générale, pour une période de 72 mois, rétroactivement à partir du 9 janvier 2022.

b) Commission de la Moselle (CM)

Dans le cadre de l'accord de coopération signé en 2014 entre les deux institutions, la réunion commune entre le Secrétariat de la Commission de la Moselle et le Secrétariat de la CCNR qui n'a pas pu se tenir durant l'année 2021 a été organisée en ligne le 10 janvier et celle de l'année le 27 octobre, également en ligne.

Le 8 décembre 2022, la CCNR et la CM ont adopté leur nouvel arrangement de coopération. La Commission de la Moselle a adopté le texte lors de sa session plénière, le 30 novembre. M. VOIRY, président de la CM, a signé le nouvel arrangement pour le compte de la Commission mosellane. L'étape finale a eu lieu à Strasbourg, avec la signature de la Secrétaire générale de la CCNR, Mme LUIJTEN. Les deux organisations coopèrent étroitement et en toute confiance depuis des années, les précédents arrangements datant de 2008 et 2014.

Le nouvel arrangement a pour vocation à renforcer la collaboration dans les domaines suivants :

- l'observation du transport fluvial sur le plan économique ;
- les travaux réglementaires, notamment ceux relatifs aux règlements de police ;
- la mise en œuvre des SIF sur le Rhin et la Moselle.

Les deux organisations internationales entendent également poursuivre leur étroite concertation pour la promotion et le développement de la navigation intérieure en Europe.

Comme indiqué ci-avant, le Secrétariat de la CCNR était également représenté aux deux sessions plénières organisées par la Commission de la Moselle, le 1^{er} juin à Luxembourg et le 30 novembre à Metz.

c) Commission du Danube (CD)

Le Secrétariat de la CCNR a participé aux deux sessions plénières de la Commission du Danube, les 15 juin à Budapest et 15 décembre en ligne.

d) Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR)

Le Secrétariat de la CCNR fut notamment représenté à la session plénière de la CIPR, le 7 juillet à Bruxelles.

e) Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU)

Le Secrétariat de la CCNR a participé en ligne au Comité des Transports Intérieurs de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe à Genève, le 24 février.

f) Comité RAINWAT

Le Secrétariat de la CCNR a participé en ligne aux deux réunions du Comité RAINWAT, le 23 et 24 mars à Prague et le 14 et 15 septembre à Bruxelles.

6) Organisations non gouvernementales

Le Secrétariat de la CCNR a participé activement aux manifestations organisées notamment par :

- l'Association Internationale de Navigation (AIPCN) ;
- l'Association "Education in Inland Navigation" (EDINNA) ;
- la Fédération Européenne des Travailleurs (ETF) ;
- la Fédération Européenne des Ports Intérieurs (FEPI) ;
- la "Federation of European Tank Storage Associations" (FETSA) ;
- l'Association Internationale pour la Sauvegarde des Intérêts communs de la Navigation Intérieure Européenne et de l'Assurance et pour la Tenue d'un Registre des Bateaux intérieurs en Europe (IVR) ;
- l'Organisation Européenne des Bateliers (OEB) ;
- l'Union Européenne de la Navigation Fluviale (UENF) ;
- le réseau des polices fluviales et maritimes (AQUAPOL) ;
- l'Association de la Navigation Intérieure Européenne et des Voies Navigables (VBW).

III) CONVENTION RELATIVE A LA COLLECTE, AU DÉPÔT ET A LA RÉCEPTION DE DÉCHETS EN NAVIGATION RHÉNANE ET INTÉRIEURE (CDNI)

Le Secrétariat de la CCNR assure le Secrétariat de la CDNI depuis l'entrée en vigueur de la Convention, le 1^{er} novembre 2009. Cette dernière compte, pour rappel, six Parties contractantes (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse).

En 2022, la Conférence des Parties Contractantes (CPC), instance suprême de la Convention chargée notamment du contrôle de l'application des dispositions de la CDNI, s'est réunie à deux reprises :

- pour sa session d'été, le 22 juin à Strasbourg, et
 - pour sa session d'hiver, le 20 décembre à Strasbourg,
- sous la présidence de M. TEN BROEKE (délégation néerlandaise).

Une audition des organisations agréées s'est tenue sous la présidence de M. TEN BROEKE, le 21 juin à Strasbourg.

Le Groupe de travail CDNI/G s'est réuni sous la présidence de M. VERLINDEN (délégation belge), les 22 et 23 mars ainsi que les 25 et 26 octobre à Strasbourg.

L'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination (IIPC), organe en charge de la mise en œuvre de la Partie A de la Convention (réception et élimination des déchets huileux et graisseux), s'est réunie, sous la présidence du Secrétaire général adjoint, M. RUSCHE, le 19 mai ainsi que le 21 novembre à Strasbourg.

Préparation du SPE-CDNI 3.0 :

Le Groupe de pilotage s'est réuni en ligne les 14 janvier, 21 janvier, 17 février, 19 juillet et 30 août à Strasbourg.

Sous la présidence du Secrétaire Général Adjoint, M. RUSCHE, un atelier sur le futur SPE-CDNI s'est tenu le 19 mai (après-midi) à Strasbourg.

La sélection du prestataire a été accompagnée par la commission d'examen en vertu du Règlement relatif aux marchés de la CCNR. Elle s'est réunie le 29 juin, le 14 septembre et le 22 novembre.

Le contrat avec le prestataire retenu suite au marché public a été signé le 23 décembre 2022.

IV) CENTRE ADMINISTRATIF DE LA SÉCURITÉ SOCIALE POUR LES BATELIERS RHÉNANS

Les 81^{ème}, 82^{ème} et 83^{ème} sessions du Centre administratif se sont tenues, sous la présidence de M. TUNNISSEN, (délégation néerlandaise), le 25 février en ligne et le 9 juin et le 2 décembre à Strasbourg.

V) CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1^{er} janvier 2022, les membres suivants :

JUGES

/*)	Allemagne
M. DE BAETS	Belgique
M. WOEHLING	France
M. DE SAVORNIN-LOHMAN	Pays-Bas
Mme STAMM	Suisse

*) M. BALL (à compter du 8 décembre 2022)

JUGES-SUPPLÉANTS

/*)	Allemagne
M. BULLYNCK	Belgique
M. VONAU	France
M. SPRENGER	Pays-Bas
M. LÖTSCHER	Suisse

*) M. GÖBEL (à compter du 8 décembre 2022)

GREFFIER

Mme BRAAT, Conseillère juridique de la CCNR.

AUDIENCES

La Chambre des Appels a délibéré, sous la présidence de M. DE BAETS, le 15 décembre, et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort trois jugements en matière civile.

IX. Communications diverses

PROTOCOLE 23

Rapport oral des organisations internationales et des Etats observateurs

Pas de résolution.

PROTOCOLE 24

Composition de la Commission Centrale

Pas de résolution.

PROTOCOLE 25

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 26

Date de la prochaine session plénière

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 6 décembre 2023 en format hybride à Strasbourg.
