CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

SESSION DE PRINTEMPS 2025
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES
(2025-I)

Strasbourg, le 5 juin 2025

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CC/R (25) 1 final

SESSION DE PRINTEMPS 2025

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2025-I)

Strasbourg, le 5 juin 2025

SOMMAIRE

Pages

I. Ouverture de la session plénière – Adoption de l'ordre du jour - Composition 5

PROTOCOLE 1 Ouverture de la session - Adoption de l'ordre du jour 5

PROTOCOLE 2 Composition de la Commission centrale 5

II. Questions juridiques 5

PROTOCOLE 3 Agrément d'une organisation non gouvernementale agréée auprès de la CCNR 5

III. Aspects économiques 6

PROTOCOLE 4 Situation économique de la navigation rhénane 6

IV. Patentes de batelier et équipages 14

PROTOCOLE 5 Patentes de batelier et équipages Amendement au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin : Amendement à l'article 12.05 (patente de sport) et à l'annexe 2 (programme d'examen pour l'obtention d'une patente de sport et d'une patente de l'administration) 14

PROTOCOLE 6 Amendement au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin : Complément à l'article 5.01 (livret de service) 19

V. Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin 22

PROTOCOLE 7 Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) portant modification de l'article 14.09 du RPNR – Modification concernant les aires de stationnement dans le secteur de la rade de Wesseling 22

PROTOCOLE 8 Amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatif à l'utilisation de sources d'énergie alternatives en navigation intérieure - méthanol et accumulateurs par une prescription de caractère temporaire (article 8.14) et amendements définitifs (Sommaire, articles 1.01, 2.06, 3.29, 6.28, 7.01, 7.08, 8.11, 8.12, 8.13, 15.07, annexes 3, 7 et 13) 25

VI. Prescriptions techniques des bateaux 49

PROTOCOLE 9 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) 49

VII. Navigation automatisée 49

PROTOCOLE 10 Navigation automatisée 49

VIII. Questions relatives à la voie d'eau rhénane 50

PROTOCOLE 11 Pose d'un fourreau béton en microtunnelier pour le passage d'un réseau de chaleur transfrontalier, sous le Rhin supérieur au p.k. 294,300 50

PROTOCOLE 12 Construction d'un nouveau pont et remplacement du pont existant sur le Lek à proximité de Hagestein (p.k. 949,000) 56

PROTOCOLE 13 Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin 63

PROTOCOLE 14 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 2024 65

PROTOCOLE 15 Travaux d'entretien au complexe de barrage-écluse d'Amerongen sur le Nederrijn 68

PROTOCOLE 16 Modernisation des systèmes d'automatisation industriels aux complexes de barrages-écluses sur le Nederrijn (Driel, Amerongen et Hagestein) 74

PROTOCOLE 17 Construction d'un deuxième pont sur le Rhin entre Wörth et Karlsruhe au p.k. 363,400 (adopté par procédure écrite le 28 avril 2025) 90

IX. 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.....98

PROTOCOLE 18 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..... 98

X. Budget et administration.....117

PROTOCOLE 19 Approbation des comptes de l'exercice 2024 de la Commission Centrale 117

PROTOCOLE 20 Budget de la Commission Centrale pour 2026 117

PROTOCOLE 21 Composition du Secrétariat – Prolongation du mandat de la Secrétaire générale..... 118

PROTOCOLE 22 Composition du Secrétariat 119

PROTOCOLE 23 Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2024..... 119

XI. Questions transversales et diverses.....135

PROTOCOLE 24 Adoption du rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la feuille de route et sur la nécessité de l'actualiser..... 135

XII. Communications diverses et points pour information.....148

PROTOCOLE 25 Rapport oral des organisations internationales et des États observateurs..... 148

PROTOCOLE 26 Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)..... 148

PROTOCOLE 27 Adoption du compte rendu de la session plénière du 5 décembre 2024 ... 148

PROTOCOLE 28 Communiqué à la presse 148

PROTOCOLE 29 Date de la prochaine session plénière 148

CCNR
COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CC/R (25) 1 final
5 juin 2025
fr/de/nl

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2025

I. Ouverture de la session plénière – Adoption de l'ordre du jour - Composition

PROTOCOLE 1
Ouverture de la session - Adoption de l'ordre du jour

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2
Composition de la Commission centrale

Pas de résolution.

II. Questions juridiques

PROTOCOLE 3
Agrément d'une organisation non gouvernementale agréée auprès de la CCNR

Résolution

La Commission Centrale,

vu la demande d'agrément du 13 décembre 2024 présentée par l'European Association of Developers of Inland Nautical Software,

vu le Règlement intérieur de la CCNR, en particulier sa section 12 relative à l'agrément et la participation des organisations non gouvernementales,

vu le Règlement sur le statut pour les organisations non gouvernementales agréées (arrêté par la résolution CCR 2001-I-3-III, pt. I-2), en particulier son article 1er sur l'attribution de l'agrément,

après un examen de la conformité de la demande de l'European Association of Developers of Inland Nautical Software, aux critères déterminant l'attribution de l'agrément définis à l'article 1er du Règlement,

constatant que le l'European Association of Developers of Inland Nautical Software, s'est engagée à respecter les obligations rattachées à l'agrément d'une organisation tel que prévues à l'article 3 du Règlement sur le statut pour les organisations non gouvernementales agréées,

décide d'accorder à l'European Association of Developers of Inland Nautical Software, le statut d'organisation non gouvernementale agréée pour une durée de 5 ans, renouvelable tacitement,

invite l'European Association of Developers of Inland Nautical Software à participer aux travaux de la CCNR notamment dans les domaines de la digitalisation (et en particulier la règlementation liée à l'utilisation des SIF) et de l'automatisation,

rappelle que la mise en œuvre des résolutions relatives aux organisations non gouvernementales agréées est visée par la procédure concernant la participation des organisations non gouvernementales agréées aux travaux de la CCNR (appendice du Règlement sur le statut pour les organisations non gouvernementales agréées),

donne mandat à la Secrétaire générale de transmettre la présente résolution à l'European Association of Developers of Inland Nautical Software.

III. Aspects économiques

PROTOCOLE 4
Situation économique de la navigation rhénane

Résolution

La Commission Centrale,

après avoir pris connaissance du rapport verbal du Président de son Comité économique,

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation rhénane pour l'année 2024.

Annexe

Annexe au protocole 4

1. Transport de marchandises en 2024

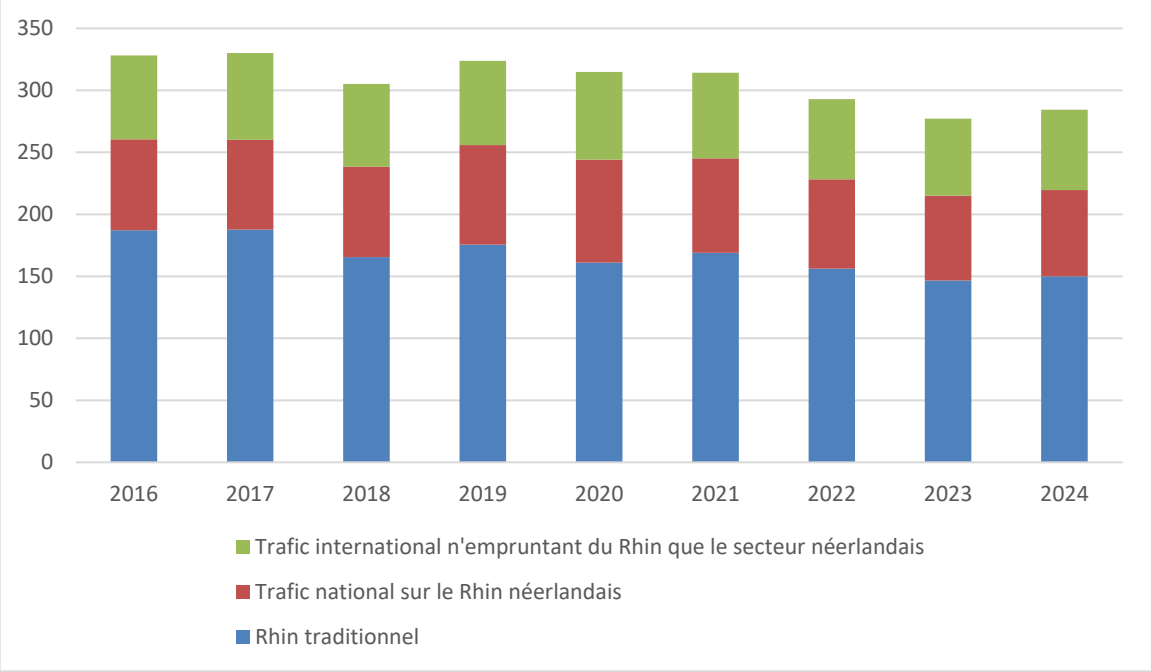
Le transport de marchandises sur l'intégralité du Rhin (de Bâle à la mer du Nord) s'élevait à 284,5 millions de tonnes en 2024, contre 276,5 millions de tonnes en 2023 et 292,3 millions de tonnes en 2022 ; le résultat atteint en 2024 dépassait de 2,6 % celui enregistré en 2023.

Le volume transporté sur le Rhin traditionnel (de Bâle à la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas) s'élevait à 150,1 millions de tonnes en 2024 contre 146,7 millions de tonnes en 2023 et 156,2 millions de tonnes en 2022; le résultat atteint en 2024 dépassait de 2,3 % celui enregistré en 2023.

Le volume transporté sur le Rhin néerlandais (de la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas à la mer du Nord, y compris vers Anvers, via la liaison Rhin-Escaut) s'élevait à 234,0 millions de tonnes, contre 227,2 millions de tonnes en 2023 et 237,8 millions de tonnes en 2022 ; le résultat atteint en 2024 dépassait de 3,0 % celui enregistré en 2023.

En procédant au calcul du volume total de marchandises transportées sur l'ensemble du Rhin, toutes les mesures ont été prises pour éviter un double comptage des volumes transportés dans les deux secteurs. En effet, les volumes relatifs à ces deux secteurs ne peuvent être purement et simplement additionnés, étant donné que certains d'entre eux sont transportés sur les deux secteurs.

FIGURE 1 : VOLUME DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES (EN MILLIONS DE TONNES) SUR L'ENSEMBLE DU RHIN *.



Source : analyse réalisée par la CCNR à partir de données établies par Destatis et le Rijkswaterstaat

* *Dans de précédents rapports, seules les quantités transportées sur le Rhin traditionnel, c'est-à-dire de Bâle à la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas, ont été présentées. Il sera désormais possible de rendre compte des volumes transportés sur l'ensemble du Rhin, de Bâle à la mer du Nord (y compris vers Anvers, via la liaison Rhin-Escaut).*

Trafic rhénan par segments de marchandises

En ce qui concerne le volume global de marchandises transportées sur l'ensemble du Rhin, les produits pétroliers, les produits chimiques et les sables, pierres et graviers ont constitué les trois segments de marché les plus importants, aussi bien en 2022 qu'en 2023 et 2024

De manière générale, en 2024, le transport de marchandises sur l'ensemble du Rhin a bénéficié des retombées positives de facteurs tels que la reprise de la demande globale générée par la baisse de l'inflation et l'indexation des salaires. Ces deux tendances ont stimulé la consommation privée. Si les effets de la guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine et ceux d'autres conflits géopolitiques se faisaient toujours sentir en 2024, ils étaient moins marqués que lors des années précédentes.

La demande de transport de vrac liquide a augmenté de 5,5 % pour les produits pétroliers et de 6,7 % pour les produits chimiques. Une modification structurelle peut être observée dans le transport de produits pétroliers. Les transports vers l'arrière-pays stagnent ou sont en recul sur le long terme en raison de la baisse de la demande, tandis que les transports vers les ports ARA augmentent. Cette hausse s'explique par un déséquilibre entre la production des raffineries et la demande de carburants en Europe occidentale. En raison de la baisse à long terme de la demande de carburants, la production des raffineries est de plus en plus destinée à être exportée vers l'étranger via les ports ARA. En ce qui concerne les raffineries des secteurs néerlandais et allemand du Rhin, on observe une augmentation du transport vers les ports ARA, par lesquels les carburants sont exportés vers l'étranger.

Le transport de produits chimiques a connu une reprise limitée par rapport aux faibles résultats atteints en 2023. En 2024, la demande de transport était en effet encore inférieure de 3 % à la moyenne pluriannuelle affichée pendant la période 2019-2021 (qui a précédé la guerre en Ukraine). Le niveau de la production chimique en Allemagne en 2024 était inférieur de 16 % à celui de la production moyenne de l'industrie chimique allemande pendant la période 2019-2021. Pour les Pays-Bas, autre pays producteur majeur de produits chimiques, ce chiffre était de -13 %. L'industrie chimique a donc continué de souffrir en 2024 du niveau élevé des prix de l'énergie et de la diminution de sa compétitivité. Dans un contexte de niveau de production chimique en forte baisse en Allemagne et aux Pays-Bas, le transport de produits chimiques a connu une augmentation de 6,7 %.

En ce qui concerne la cargaison sèche, la situation varie selon les segments de marché. Le plus grand segment de cargaison sèche est celui du transport de sables, pierres, graviers et matériaux de construction. Il présente un niveau en baisse depuis quelques années (voir figure 2). L'une des principales raisons de ce déclin est le faible développement de l'activité de construction dans la plupart des États rhénans. Selon les chiffres d'Eurostat, le niveau de production de l'ensemble du secteur de la construction en Allemagne enregistré en 2024 était inférieur de 8,8 % à celui de 2020. Depuis 2020, on observe une tendance linéaire négative. En France, la tendance était également négative. En Belgique, la production moyenne a également été plus faible au cours des dernières années. Seuls les Pays-Bas affichent une tendance positive de l'activité de construction entre 2015 et 2024.

Les statistiques relatives au transport maritime sont représentatives du commerce mondial, étant donné que celui-ci est assuré à 75 % par voie maritime. De ce point de vue, il est important de mentionner que le transport maritime de conteneurs (en tonnes) dans le port de Rotterdam a augmenté de +2,5 % en 2024 par rapport à 2023. Cette hausse était la première en trois ans, alors que le transport maritime de conteneurs suivait une tendance à la baisse. Le recul du transbordement de conteneurs avant 2024 était dû en partie à la guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine, qui a entraîné une hausse des prix de l'énergie en Europe, laquelle a fait baisser le pouvoir d'achat et, par conséquent, la consommation. Cette baisse de volume s'est arrêtée en 2024. Cette évolution positive s'explique principalement par une hausse des revenus des consommateurs due à la baisse de l'inflation et à l'indexation des salaires. Les biens de consommation et les produits alimentaires ont ainsi été les principaux moteurs de la croissance.

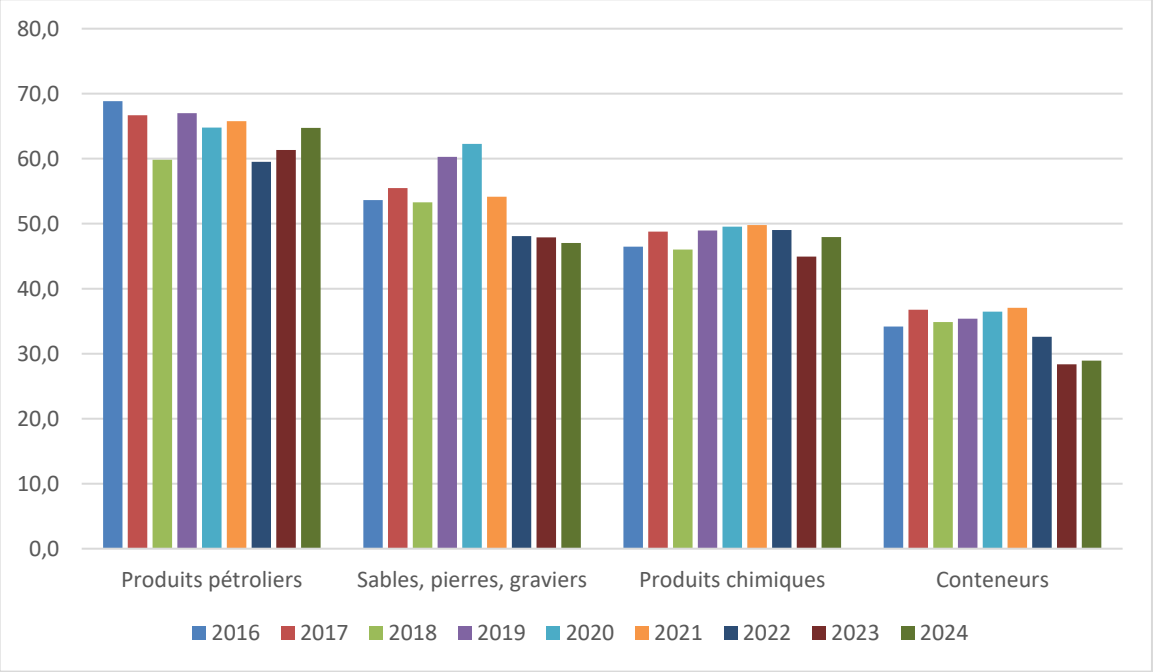
Après avoir connu deux années de baisse, le transport de conteneurs sur le Rhin a également enregistré un taux de croissance de +2,0 % en 2024.

Le transport de produits agricoles et alimentaires a présenté un taux de croissance relativement fort de +6,8 %, malgré des récoltes plutôt faibles en France et en Allemagne. L'évolution de cette catégorie de produits est moins prévisible, la faiblesse des récoltes pouvant être compensée par une augmentation des importations de céréales.

Alors que le transport de minerai de fer a plus ou moins stagné, le transport de métaux a enregistré un taux de croissance de +3,4%. Dans l'ensemble, les deux catégories de produits ne présentent, dans la durée, ni de tendance à la hausse, ni de tendance à la baisse, mais évoluent de manière stable.

On observe également que, contrairement aux années 2021 et 2022, le transport de charbon n'a pas prospéré en 2024, en raison de la baisse de la demande de charbon dans le secteur de l'énergie. Le recul du transport de charbon est le principal facteur à l'origine de la contraction de la navigation à cale sèche. En 2016, le charbon représentait encore 10,3 % du transport rhénan total. En 2024, la part du charbon est tombée à 6,2 %. Actuellement, la demande de charbon baisse principalement dans le secteur de l'énergie, mais on s'attend à devoir dresser à l'avenir le même constat dans l'industrie sidérurgique, où le charbon à coke continue d'être utilisé pour la production d'acier. En Allemagne et en France, les gouvernements ont accordé des subventions conséquentes pour permettre la transition vers une production d'acier à base d'hydrogène, ce qui contribuera aussi à réduire la demande de charbon.

FIGURE 2 : TRANSPORT DE MARCHANDISES ASSURÉ SUR L'ENSEMBLE DU RHIN*, PAR SEGMENTS DE MARCHANDISES



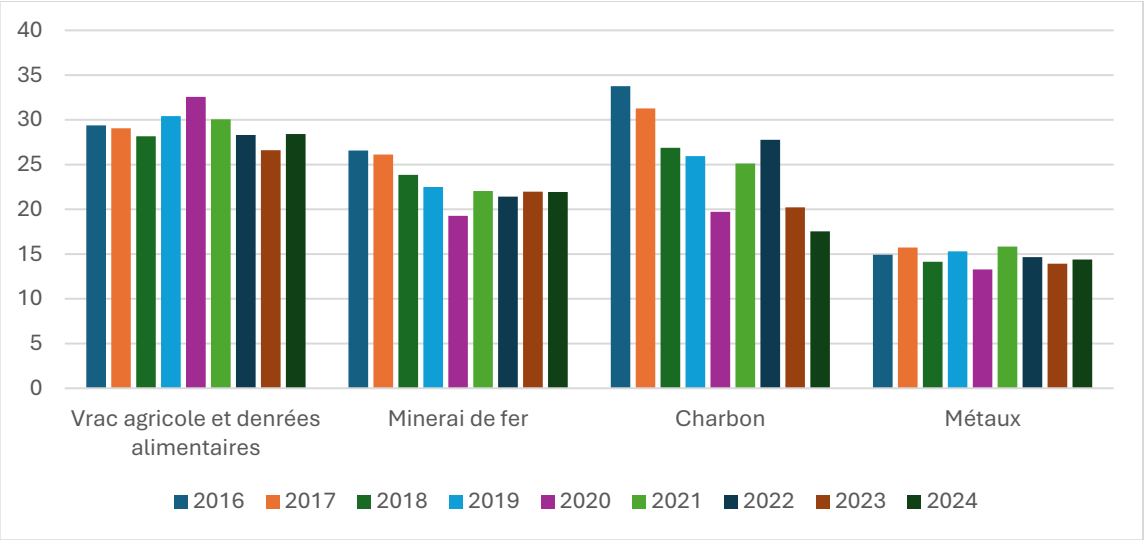


TABLEAU 1 : ÉVOLUTION DU VOLUME ANNUEL DE FRET POUR L'ENSEMBLE DE LA NAVIGATION RHÉNANE*, SELON LES PRINCIPALES CATÉGORIES DE MARCHANDISES – QUANTITÉS EN MILLIONS DE TONNES

	2022 (en mio. t)	**2023 (en mio. t)**	**2024 (en mio. t)**	**Taux de variation entre 2024 et 2023**
Produits pétroliers	59,5	61,3	64,7	+5,5%
Produits chimiques	49,0	44,9	47,9	+6,7%
Sables, terres, graviers, matériaux de construction	48,1	47,9	47,0	-1,8%
Conteneurs	32,6	28,4	28,9	+2,0%
Produits agricoles, denrées alimentaires et fourragères	28,30	26,60	28,41	+6,8%
Minerai de fer	21,4	22,0	21,9	-0,1%
Charbon	27,8	20,2	17,5	-13,3%
Métaux et produits métalliques	14,7	13,9	14,4	+3,4%
Total **	**292,0**	**276,5**	**284,5**	**+2,6%**

Source : analyse réalisée par la CCNR à partir de données établies par Destatis et le Rijkswaterstaat

* *Ensemble du Rhin = Rhin de Rheinfelden (CH) à la mer du Nord (y compris la liaison Rhin-Escaut vers Anvers)*

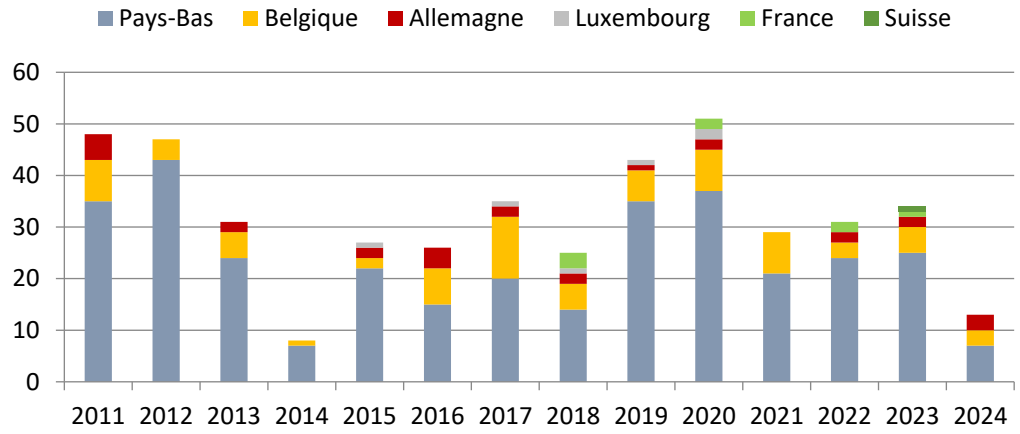
** *Le résultat total ne correspond pas à la somme des différentes catégories de marchandises, étant donné que seules les principales catégories de marchandises sont répertoriées ici.*

2. Tendances de l'offre - taux de nouvelles constructions

En 2023, 34 nouveaux bateaux à marchandises sèches sont entrés sur le marché en Europe occidentale, ce qui représente une augmentation par rapport aux deux années précédentes. Rien qu'aux Pays-Bas, 23 nouveaux bateaux ont été immatriculés.

En 2024, l'activité des nouvelles constructions s'est nettement ralentie par rapport à 2023. C'est particulièrement vrai pour les bateaux à cargaison sèche, dont le taux de nouvelles constructions était plus de deux fois inférieur à celui atteint l'année précédente (13 nouveaux bateaux à cargaison sèche en 2024, contre 34 nouveaux bateaux à cargaison sèche en 2023).

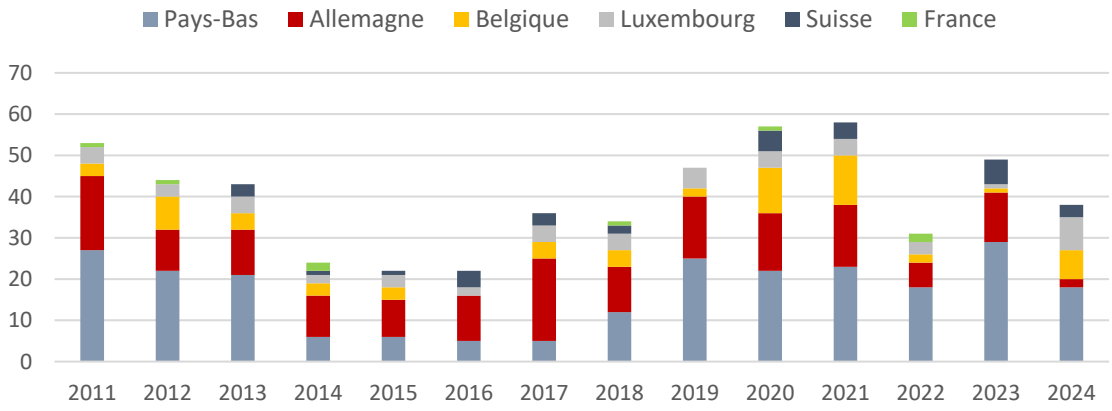
FIGURE 3 : NOMBRE DE NOUVELLES CONSTRUCTIONS DE BATEAUX À MARCHANDISES SÈCHES



Source : IVR

En 2023, 49 nouveaux bateaux-citernes sont entrés sur le marché d'Europe occidentale ; 31 d'entre eux ont été immatriculés aux Pays-Bas. Selon la base de données de l'IVR, 38 nouveaux bateaux-citernes ont été mis sur le marché en 2024, ce qui représente une baisse par rapport à 2023. Comme c'est le cas habituellement, la majorité des nouveaux bateaux sont immatriculés aux Pays-Bas (18), suivis du Luxembourg (8), de la Belgique (7), de la Suisse (3) et de l'Allemagne (2). Malgré la diminution du nombre de bateaux, la nouvelle capacité de chargement était plus élevée en 2024 qu'en 2023.

FIGURE 4 : NOMBRE DE NOUVELLES CONSTRUCTIONS DE BATEAUX-CITERNES

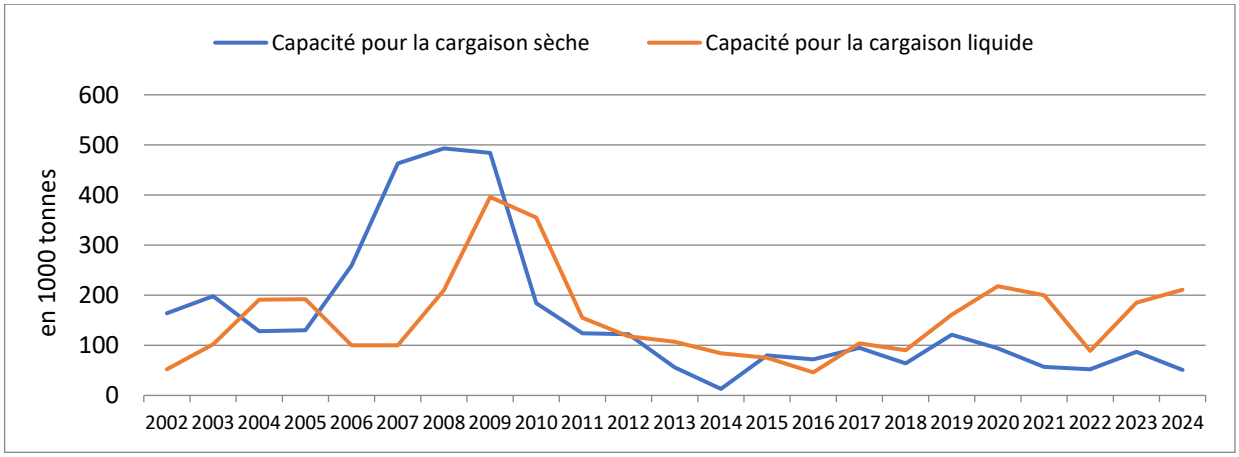


Source : IVR

Selon les données de l'IVR sur les nouvelles constructions, un nouveau pousseur (immatriculé en Suisse) a été livré en 2024 (contre 6 en 2023).

La figure 5 illustre les nouvelles capacités de chargement arrivant annuellement sur le marché pour les bateaux à cargaison sèche et liquide. Après la régression prolongée qui a suivi la crise financière, une reprise des nouvelles capacités pour les bateaux à cargaison liquide a été observée ces dernières années. En ce qui concerne les bateaux à cargaison sèche, la courbe ne montre pas de reprise nette. Comme indiqué plus haut, l'évolution de la demande de transport dans le secteur de la cale sèche a été très faible ces dernières années, ce qui pourrait être à l'origine de l'effondrement continu des taux de nouvelles constructions et des capacités correspondantes sur le marché.

FIGURE 5 : NOUVELLES CAPACITÉS ARRIVANT SUR LE MARCHÉ POUR LES MARCHANDISES SÈCHES ET LIQUIDES (CAPACITÉ DE CHARGEMENT EN MILLIERS DE TONNES)



Source : IVR

En ce qui concerne l'année 2024, le port en lourd de onze bateaux nouvellement construits a été partiellement estimé en raison de valeurs initialement manquantes. Des estimations ont également été effectuées pour les années précédentes.

3. Perspectives pour la demande de transport

Au cours de l'année 2023, l'économie mondiale a connu une croissance de +3,2 %. Selon les prévisions, la croissance mondiale devrait décroître jusqu'à +2,8 % en 2025 (contre +3,3 % en 2024), avant de remonter légèrement jusqu'à +3,0 % en 2026. Les prévisions ont été revues à la baisse dans tous les pays, principalement en raison de l'impact négatif des nouveaux droits de douane, d'une incertitude accrue et d'un moral en berne (amenuisement de la confiance des individus et des entreprises dans l'économie).

Pour la navigation rhénane, c'est surtout la croissance des économies européennes avancées[1] qui s'avère pertinente[2] :

- croissance 2023 : +0,4 % ;
- prévisions pour 2024 : +1,0 % ;
- prévisions pour 2025 : +1,4 %.

Une augmentation de la consommation des ménages est attendue, car les effets du choc sur les prix de l'énergie s'atténuent et une baisse de l'inflation soutient la croissance du revenu réel. Il en résulte donc, pour la navigation rhénane, des conditions globalement plus favorables en 2025 qu'en 2023 et 2024. On peut donc s'attendre à une augmentation du transport de marchandises en 2025.

---

1 La classification des économies dans le World Economic Outlook du FMI divise le monde en deux groupes principaux : les économies avancées et les marchés émergents : 41 pays sont inclus dans la catégorie "économies avancées". Pour la sous-catégorie "économies européennes avancées", les principaux pays sont la France, l'Italie, l'Allemagne et l'Espagne. La liste complète des "économies européennes avancées" est accessible via ce lien en cliquant sur "Euro Area": https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/April/groups-and-aggregates#ae

2 Source : FMI, Perspectives de l'économie mondiale, avril 2025.

Si l'on considère les différents segments, l'avenir proche laisse présager une reprise modérée, mais incertaine, des principaux marchés pour la navigation intérieure :

- L'introduction de droits de douane américains sur les importations et les exportations de produits chimiques perturbe l'industrie chimique mondiale et devrait avoir des conséquences économiques, géographiques et commerciales importantes. Le chiffre d'affaires de l'industrie chimique de l'UE 27 repose en grande partie sur les exportations, et les États-Unis sont le premier pays d'exportation de ce secteur. Si les droits de douane annoncés exposent l'environnement commercial de l'industrie chimique de l'UE à des risques élevés, leurs répercussions sur l'industrie chimique demeurent incertaines. De plus, dans l'industrie automobile, qui constitue l'un des principaux moteurs du secteur chimique, des baisses de production majeures ont été observées en 2024. En 2025, la croissance de la demande devrait être limitée en raison de la précarité de la conjoncture économique, de problèmes structurels, d'une faible confiance de l'industrie et des consommateurs et d'une forte incertitude qui règne en Europe. Globalement, la reprise de l'industrie chimique est encore incertaine.
- En ce qui concerne le secteur sidérurgique, l'incertitude économique et géopolitique persistante continuera de peser sur la croissance du marché de l'acier au cours des prochains trimestres. En effet, les incertitudes concernant les prix de l'énergie, la précarité du secteur manufacturier, une inflation supérieure à la valeur cible[1], les tensions géopolitiques et les défis économiques devraient continuer à dominer l'actualité économique en 2025. Les secteurs de la transformation de l'acier devraient connaître une croissance modérée en 2025 (+0,9 %), qui devrait ensuite s'accélérer en 2026 (+2,1 %).[2]
- Les perspectives pour le transport fluvial de conteneurs restent mitigées. Les tensions géopolitiques, y compris les incertitudes commerciales, continuent d'entraver les flux commerciaux, et l'Europe se remet encore d'un contexte macroéconomique difficile. Alors que l'on prévoit une croissance à court terme, le transport par conteneurs devrait croître plus lentement qu'auparavant. Dans ses Perspectives de l'économie mondiale pour 2025, le FMI a révisé ses prévisions pour le commerce mondial et n'exclut pas un ralentissement du trafic de conteneurs. En outre, les récents changements dans la politique douanière des États-Unis commencent à perturber les flux mondiaux de conteneurs.

1 L'objectif des banques centrales en matière de taux d'inflation est fixé à +2,0 %.
2 Source: Eurofer (2025), Economic and steel market outlook 2025-2026, first quarter

IV. Patentes de batelier et équipages

PROTOCOLE 5
Patentes de batelier et équipages
Amendement au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin : Amendement à l'article 12.05 (patente de sport) et à l'annexe 2 (programme d'examen pour l'obtention d'une patente de sport et d'une patente de l'administration)

Il est proposé d'apporter les modifications suivantes au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) :

1. Complément à l'article 12.05, chiffre 2, du RPN

   L'article 12.05 porte sur les exemptions et allègements pour les examens des patentes. L'objectif est de compléter cette prescription de sorte que, dans le cadre de l'examen à passer en vue de l'obtention de la patente de sport, l'autorité puisse également dispenser de l'examen pratique un candidat qui a déjà obtenu une patente nationale correspondante.

2. Clarification de l'annexe 2 au RPN

   Il conviendrait d'apporter diverses corrections à l'annexe 2, qui porte sur le programme d'examen pour l'obtention de la patente de sport et de la patente de l'administration.

Motif

1. La version en vigueur de l'article 12.05 du RPN permet aux autorités d'accorder pour la patente de sport une dispense de la partie de l'examen portant sur les connaissances nautiques. La condition préalable est que le candidat soit titulaire d'une patente nationale au sens de l'article 11.01, chiffre 3, du RPN, laquelle est suffisante sur le Rhin pour les bateaux d'une longueur inférieure à 20 mètres. Cette disposition repose sur le principe que le candidat a déjà attesté des connaissances correspondantes pour l'obtention de la patente nationale et qu'il est par conséquent inutile de lui faire passer à nouveau cette épreuve.

   Jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau RPN, il était en outre possible d'exempter de l'examen pratique pour l'obtention de la patente de sport, lorsque le candidat était déjà titulaire d'un certificat allemand de conducteur de bateau de sport maritime. Les modalités étaient fixées dans l'appendice 5 à l'instruction de service n° 2 (numéro d'ordre 9). Le certificat de conducteur de bateau de sport est une patente nationale au sens de l'article 11.01, chiffre 3, du RPN.

   Avec la suppression des instructions de service, cette possibilité d'exemption a également été supprimée. En effet, dans sa rédaction en vigueur, l'article 12.05, chiffre 2, ne porte que sur l'examen théorique en raison de l'utilisation du terme « connaissances ». Afin d'éviter des contraintes administratives inutiles, il conviendrait de rétablir cette possibilité d'exemption de l'examen pratique. En effet, les candidats à la patente de sport sont déjà, pour la plupart, titulaires du certificat de conducteur de bateau de sport, du moins en Allemagne. L'examen pratique requis à cet effet correspond globalement à celui requis pour l'obtention de la patente de sport, ce qui signifie que les candidats ont déjà fait preuve des aptitudes pratiques correspondantes.

2. Lors de la reprise de l'ancien programme d'examen pour la patente de sport et la patente de l'administration dans l'annexe 2 du RPN, certaines adaptations ont été omises. En particulier n'a pas été prise en compte la nouvelle structure en deux parties des certificats de qualification, qui prévoit un « examen de base » pour l'obtention de la patente, et un examen distinct pour les autorisations spécifiques. Par conséquent, il conviendrait de supprimer dans le programme d'examen pour l'obtention de la patente de sport et de la patente de l'administration toutes les dispositions portant sur la teneur des examens pour les secteurs à risques et les voies d'eau à caractère maritime. Parallèlement devraient être apportées quelques améliorations rédactionnelles.

Les modifications apportées à l'annexe 2 se justifient comme suit :

- Remarque préalable : la modification n'est qu'une correction, étant donné qu'il n'existe pas de colonne 6.
- Chiffre 1.1 : le passage « pour les secteurs demandés » porte sur les secteurs à risques et devrait par conséquent être supprimé du programme de « l'examen de base ». Parallèlement, il conviendrait de clarifier que « l'examen de base » ne porte que sur les tronçons du Rhin qui ne sont pas désignés comme étant des tronçons présentant des risques spécifiques. Cette modification concerne la patente de sport et la patente de l'administration.
- Chiffre 1.2 : ce point « Prescriptions pour la navigation sur les voies d'eau à caractère maritime » est supprimé, étant donné qu'il fait désormais l'objet de l'examen pour l'obtention de l'autorisation spécifique pour les voies d'eau intérieures à caractère maritime. Cette modification ne concerne que la patente de sport.
- Chiffre 1.6 : cette modification vise à corriger la rédaction du titre, étant donné que les dispositions relatives aux patentes ne figurent que dans la Partie II et non dans la Partie III du RPN.
- Chiffre 2.2 : ce point « Connaissances des secteurs rhénans demandés » est supprimé, étant donné qu'il fait désormais l'objet de l'examen pour l'obtention de l'autorisation spécifique pour les tronçons à risques. Cette modification concerne la patente de sport et la patente de l'administration.
- Chiffre 2.3 : ce point « Navigation sur les voies d'eau à caractère maritime » est supprimé, étant donné qu'il fait désormais l'objet de l'examen pour l'obtention de l'autorisation spécifique pour les voies d'eau intérieures à caractère maritime. Cette modification ne concerne que la patente de sport.
- Chiffre 3.4 : L'élément « Spécificités en cas d'avaries sur les voies d'eau à caractère maritime » de ce point est supprimé, étant donné qu'il fait désormais l'objet de l'examen pour l'obtention de l'autorisation spécifique pour les voies d'eau intérieures à caractère maritime. Cette modification ne concerne que la patente de sport.

Besoins auxquels les modifications proposées visent à répondre

1. Le complément à l'article 12.05, chiffre 2, du RPN vise à permettre aux autorités compétentes de renoncer à l'examen pratique pour l'obtention de la patente de sport si le candidat a déjà fait preuve de ces aptitudes pour l'obtention d'une patente nationale pour les bateaux d'une longueur inférieure à 20 mètres. L'objectif est d'éviter des contraintes administratives inutiles aux personnes souhaitant pratiquer des sports nautiques et de soulager les autorités chargées des examens. La liberté de décision des États membres de la CCNR est cependant préservée, étant donné que l'autorité compétente peut renoncer à l'examen pratique, mais n'est pas tenue d'y renoncer.

2. Les corrections à l'annexe 2 visent à mettre à la disposition des personnes chargées de leur application des prescriptions actualisées et corrigées.

Alternatives éventuelles aux modifications envisagées

1. Il serait possible de renoncer au complément à l'article 12.05, chiffre 2, du RPN. À la place, il serait possible de s'accorder sur une interprétation selon laquelle les « connaissances nautiques. » mentionnées incluent aussi les aptitudes pratiques. Cela serait cependant en contradiction avec l'interprétation habituelle dans le domaine des qualifications, selon laquelle les « connaissances » ne concernent que les savoirs théoriques. Il serait aussi possible de s'en tenir entièrement à la situation juridique et à l'interprétation actuelles. Toutefois, cela aurait pour conséquence que les candidats à une patente de sport devraient dans tous les cas passer un examen pratique, alors qu'ils ont déjà démontré leurs aptitudes en la matière lors d'un examen passé pour l'obtention d'une patente nationale. Cela maintiendrait des contraintes administratives inutiles et, en plus des conséquences déjà nettement perceptibles compte tenu du nombre de cas, cela maintiendrait ces contraintes pour les personnes souhaitant pratiquer des sports nautiques.

2. Il serait possible de renoncer à l'amendement de l'annexe 2. Cela aurait toutefois pour conséquence de maintenir en vigueur des prescriptions erronées et obsolètes.

Conséquences desdites modifications

1. À l'avenir, il sera laissé à l'appréciation des autorités compétentes de renoncer à l'examen pratique pour l'obtention de la patente de sport lorsque le candidat est déjà titulaire d'une patente nationale au sens de l'article 11.01 du RPN.

2. La navigation disposera à nouveau, à l'annexe 2, d'un programme d’examen actualisé pour les patentes de sport et de l'administration.

Conséquences qu’entraînerait le rejet de la modification

Le rejet de l'amendement maintiendrait des obstacles inutiles pour la navigation de plaisance sur le Rhin, étant donné que les autorités ne pourraient pas dispenser de l'examen pratique pour l'obtention de la patente de sport. En outre, l'annexe 2 obsolète et erronée serait maintenue dans le RPN.

Résolution

La Commission Centrale,

dans le but d'éliminer les obstacles inutiles, de faciliter l'accès des conducteurs à la navigation rhénane, de rendre le recrutement plus flexible et de lutter ainsi contre la pénurie de personnel qualifié,

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

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

Cet amendement entrera en vigueur le 1er janvier 2026.

Annexe

Annexe au protocole 5

Amendement au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin

1. *À l'article 12.05, le chiffre 2 est remplacé par le chiffre 2 comme suit :*

   « 2. Pour l'obtention de la patente de sport, le titulaire d'un certificat de qualification visé à l'article 11.01, chiffre 3, peut être dispensé de l'examen pratique ou de la partie de l'examen portant sur les connaissances nautiques. *»*

2. *L'annexe 2 est modifiée comme suit :*

   a) *Dans la remarque préalable, l'indication « (Colonnes 4 à 6) » est remplacée par l'indication « (Colonnes 4 et 5).*

   b) *Les tableaux sont modifiés comme suit :*

      aa) *Au chiffre 1.1 dans la colonne 2, l'indication « Chapitre 9, 10, 12, 14 (pour les secteurs demandés) » est remplacée par l'indication « Chapitres 9, 10, 12, 14 (sans les tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques) ».*

      bb) *Le chiffre 1.2 est supprimé.*

      cc) *Au point 1.6, dans la colonne 2, l'indication « Dispositions relatives aux patentes : Parties II et III du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin » est remplacée par l'indication « Dispositions relatives aux patentes : Partie II du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ».*

      dd) *Les points 2.2 et 2.3 sont supprimés.*

      ee) *Au point 3.4, la ligne comportant l'indication « Spécificités en cas d'avaries sur les voies d'eau à caractère maritime » est supprimée dans les colonnes 2 à 5.*

PROTOCOLE 6
Amendement au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin :
Complément à l'article 5.01 (livret de service)

Il est proposé d'amender le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) comme suit :

L'article 5.01, chiffre 6, du RPN est complété par une troisième phrase précisant que le conducteur n'est pas tenu d'inscrire les temps de navigation du timonier dans le livret de service, si le timonier y a expressément renoncé par une mention dans son livret de service.

Ce complément rétablit la situation juridique antérieure, qui était en vigueur jusqu'à la révision du RPN. L'ancien article 3.06, chiffre 6, lettre a), du RPN était libellé comme suit :

« 6. Le conducteur doit
   a) porter dans le livret de service régulièrement toutes les inscriptions conformément aux indications et directives relatives à la tenue du livret de service y figurant, sauf lorsque le titulaire du livret est timonier et inscrit, sur la page 10 de son livret de service, la mention suivante dûment signée : « ne souhaite pas obtenir la patente de batelier » ; ».

Motif

Les temps de navigation sont requis pour obtenir une qualification supérieure. Il est attesté par les inscriptions correspondantes, portées dans le livret de service par le conducteur. Cependant, tous les timoniers ne souhaitent pas obtenir la qualification supérieure suivante, la plus élevée possible, à savoir celle de conducteur. Il est alors inutile d'inscrire leur temps de navigation.

Or, conformément au libellé de l'article 5.01, chiffre 6, du RPN en vigueur, le conducteur est tenu d'inscrire dans les livrets de service les temps de navigation de tous les membres d'équipage, sans exception. Cela fut jugé nécessaire lors de la révision du RPN dans le cadre de son adaptation à la directive (UE) 2017/2397, mais cette exigence est désormais obsolète, la Commission européenne ayant donné une interprétation différente des dispositions correspondantes de la directive. Selon cette interprétation, l'inscription des temps de navigation n'est requise que si l'objectif est d'acquérir une qualification supérieure.

Le CESNI/QP s'est par la suite accordé sur le principe, plus restrictif, que seul le timonier peut renoncer à l'inscription de ses temps de navigation, et non tous les membres de l'équipage. L'objectif est de protéger les membres d'équipage moins expérimentés et de rang inférieur contre un renoncement à l'inscription des temps de navigation sans qu'ils ne l'aient demandé, voire contre leur volonté. Les détails ont été consignés dans une FAQ, voir le point 1.20 du « Recueil de questions fréquentes (FAQ) relatives à l'administration des certificats » (édition de mars 2025), disponible sur le site Internet du CESNI.

Dans la pratique, l'exception applicable jusqu'à la révision du RPN et le libellé correspondant dans le RPN avaient fait leurs preuves. Contrairement à la FAQ, il ne précise pas comment procéder si le timonier change d'avis ultérieurement et souhaite tout de même que son temps de navigation soit consigné. Compte tenu des rares cas attendus dans lesquels le timonier renoncerait expressément à l'inscription de son temps de navigation puis changerait d'avis ultérieurement, ainsi que par souci de simplification des prescriptions, il est renoncé à la réglementation de ce cas particulier. La FAQ contient à cet égard des indications appropriées, qui sont jugées suffisantes.

Le complément proposé à l'article 5.01, chiffre 6, du RPN ne sera pertinent que jusqu'à l'introduction de l'enregistrement électronique des temps de navigation, prévue au cours des prochaines années. À compter de cette date, les livrets de service imprimés appartiendront au passé et il ne sera plus nécessaire que le conducteur inscrive manuellement les temps de navigation.

Besoins auxquels la modification proposée doit répondre

La profession souhaite que soient épargnées aux conducteurs des contraintes administratives inutiles. Le rétablissement de l'exception précédemment applicable pour les timoniers permet de libérer le conducteur de l'obligation de consigner tous les temps de navigation, sans exception, les temps de navigation des timoniers n'étant à consigner que si ces derniers n'y ont pas renoncé.

Alternatives éventuelles à la modification envisagée

Il serait possible de renoncer au complément à l'article 5.01, chiffre 6, du RPN. Toutefois, cela aurait pour conséquence que les conducteurs seraient tenus de procéder à l’inscription des temps de navigation des timoniers, même lorsque ces derniers ne souhaitent pas obtenir une qualification supérieure. Les conducteurs resteraient alors tenus de procéder à des inscriptions pourtant inutiles.

Conséquences de ladite modification

À l'avenir, tous les timoniers pourront décider eux-mêmes s'ils souhaitent que leur temps de navigation soit consigné. S'ils souhaitent y renoncer parce qu'ils n'ont pas l'intention d'acquérir une qualification supplémentaire, ils doivent inscrire une mention en ce sens dans leur livret de service.

Conséquences qu’entraînerait le rejet de la modification

En cas de rejet de l'amendement, les contraintes administratives perdureraient et les conducteurs resteraient soumis à l'obligation de consigner inutilement des temps de navigation.

Résolution

La Commission Centrale,

afin d'éviter à la profession des contraintes administratives inutiles,

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

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

L’amendement entrera en vigueur le 1er janvier 2026.

Annexe

Annexe au protocole 6

Amendement au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin

À l'article 5.01, chiffre 6, après la deuxième phrase, la phrase suivante est insérée comme suit :

« Le conducteur est exempté de l'obligation visée à la première phrase ci-avant, lorsque le titulaire du livret de service est timonier et, en tant que tel, a inscrit sur la page 4 de son livret de service la mention suivante signée : « ne souhaite pas obtenir le certificat de qualification de conducteur ». »

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

PROTOCOLE 7
Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) portant modification de l'article 14.09 du RPNR – Modification concernant les aires de stationnement dans le secteur de la rade de Wesseling

1. Le chapitre 14 du RPNR contient les dispositions générales et particulières relatives au stationnement. En particulier, l'article 14.09 précise les dispositions applicables à la rade du Rhin près de Wesseling et Köln-Godorf.

2. La présente proposition d'amendements vise à modifier l'article 14.09, chiffres 4 et 5, du RPNR.

3. Dans la rade de Wesseling, trois ducs d'Albe (du p.k. 671,65 au p.k. 671,77) ont été installés dans la zone destinée au stationnement des bâtiments arborant deux cônes bleus (du p.k. 671,65 au p.k. 671,80, rive gauche du Rhin) afin de permettre l'accès à terre. Cette installation a été approuvée par l'Office des voies d'eau et de la navigation de Cologne et mise en service le 5 juillet 2016. Pour autant, cette situation a donné lieu à des conflits lorsqu'un bâtiment est stationné aux ducs d'Albe tandis qu'un autre bâtiment arborant deux cônes bleus s'y trouve amarré. Par conséquent, il a été décidé de créer un poste de stationnement alternatif pour les bâtiments arborant deux cônes bleus.

4. En raison de la distance de sécurité de 300 m prescrite par l'ADN pour les bâtiments arborant deux cônes bleus, il n'est envisageable dans la rade de Wesseling de créer qu'un poste de stationnement situé directement en aval du port de Godorf (p.k. 672,30 - 672,80). Toutefois, seul le stationnement de bâtiments arborant aucun ou un seul cône bleu est actuellement autorisé. Afin de remédier à ce problème, il s'avère nécessaire de procéder à une nouvelle répartition des stationnements dans la rade de Wesseling comme suit :
   - L'aire de stationnement située entre les p.k. 672,30 au p.k. 672,60 visée à l'article 14.09, chiffre 5, du RPNR est affectée aux bâtiments arborant aucun ou un seul cône bleu ;
   - L'aire de stationnement située entre les p.k. 672,65 au p.k. 672,80 visée à l'article 14.09, chiffre 4, du RPNR est affectée aux bâtiments arborant deux cônes bleus.

   Cette nouvelle répartition permettra de préserver la possibilité actuellement offerte aux bâtiments arborant deux cônes bleus de stationner dans la rade. Parallèlement, les ducs d'Albe pourront ainsi être utilisés sans entrave par les autres bâtiments.

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

La nouvelle répartition des aires de stationnement situées près de Wesseling et Köln-Godorf nécessite des adaptations réglementaires de l'article 14.09 du RPNR. Partant, le premier objectif de ces amendements est de procéder aux adaptations réglementaires indispensables, sachant que certaines dispositions sont obsolètes.

Un autre objectif est de mettre en cohérence la version linguistique néerlandaise ce qui renforce la lisibilité et l'accessibilité de la nouvelle réglementation.

Alternatives éventuelles aux modifications envisagées

La nouvelle répartition des aires de stationnement dans la rade de Wesseling est indispensable, sachant que les trois ducs d'Albe sont déjà en service depuis le 5 juillet 2016. 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 desdites modifications

L'article 14.09 du RPNR concernant les rades du Rhin près de Wesseling et Köln-Godorf est modifié.

a) Les modifications à l'article 14.09, chiffre 4, du RPNR peuvent se résumer comme suit :

   La modification des points kilométriques au chiffre 4 est due à la nouvelle répartition de la rade du fait de l'installation des trois ducs d'Albe et à la nouvelle délimitation du poste de stationnement pour les bâtiments portant deux cônes bleus. Par conséquent, l'aire de stationnement pour ces bâtiments est désormais située entre les p.k. 672,65 au p.k. 672,80 sur la rive gauche du Rhin.

En outre, il convient également de mettre en cohérence la version linguistique néerlandaise de l'article 14.09, chiffre 4, du RPNR.

b) Les modifications à l'article 14.09, chiffre 5 du RPNR peuvent se résumer comme suit :

   La modification des points kilométriques au chiffre 5 est due à la nouvelle répartition de la rade du Rhin près de Wesseling et Köln-Godorf. L'objectif est de respecter les prescriptions de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures et règlement annexé (ADN) pour le transport de matières dangereuses, en particulier les distances de sécurité. En effet, il est nécessaire de respecter 300 m pour le stationnement des bâtiments arborant deux cônes bleus et il est donc nécessaire de procéder à une nouvelle répartition de la zone de la rade de Wesseling comme suit :

   - L'aire de stationnement située entre les p.k. 672,30 au p.k. 672,60 visée à l'article 14.09, chiffre 5, du RPNR est affectée aux bâtiments arborant aucun ou un seul cône bleu ;
   - L'aire de stationnement située entre les p.k. 672,65 au p.k. 672,80 visée à l'article 14.09, chiffre 4, du RPNR est affectée aux bâtiments arborant deux cônes bleus.

Les prescriptions modifiées du RPNR correspondront à la situation actuelle de la rade du Rhin près de Wesseling et Köln-Godorf.

Ces amendements n'entraînent pas de coûts additionnels pour la profession ou les administrations.

Ces amendements entreront en vigueur le 1er juin 2026.

Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications

Il serait possible de renoncer à ces amendements 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,

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

dans le but de faire correspondre le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) aux conditions prévalant sur le Rhin,

adopte les amendements à l'article 14.09, chiffres 4 et 5, du RPNR figurant en annexe à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1er juin 2026.

Annexe

Annexe au protocole 7

Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin

L'article 14.09 est modifié comme suit :

a) Le chiffre 4 est remplacé comme suit :

« 4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2, et qui veulent charger ou décharger ou qui ont chargé ou déchargé à Wesseling ou à Köln-Godorf :

aire de stationnement du p.k. 672,65 au p.k. 672,80. »

b) Le chiffre 5 est remplacé comme suit :

« 5. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments non astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14 et aux bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1, qui veulent charger ou décharger ou qui ont chargé ou déchargé à Wesseling ou à Köln-Godorf :

aires de stationnement

du p.k. 668,80 au p.k. 669,20

du p.k. 672,30 au p.k. 672,60. »

PROTOCOLE 8

Amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatif à l'utilisation de sources d'énergie alternatives en navigation intérieure - méthanol et accumulateurs par une prescription de caractère temporaire (article 8.14) et amendements définitifs (Sommaire, articles 1.01, 2.06, 3.29, 6.28, 7.01, 7.08, 8.11, 8.12, 8.13, 15.07, annexes 3, 7 et 13)

1. La Déclaration ministérielle de Mannheim du 17 octobre 2018 intitulée « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique » appelle à son paragraphe quatre « la CCNR, afin d'améliorer encore la durabilité environnementale de la navigation intérieure, le soin de développer une feuille de route pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de 35 % et les émissions polluantes d'au moins 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015, [et,] autant que possible, mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici 2050 ».

2. Dans ce contexte, la CCNR a adopté en décembre 2021, la feuille de route de la CCNR pour la réduction des émissions de la navigation intérieure d'ici 2050. Partant, il s'agit d'un instrument essentiel pour la mise en place de la transition énergétique. En pratique, cela nécessite l'utilisation de sources d'énergies alternatives exemptes de carbone ou neutres en carbone. Outre la disponibilité générale de ces sources d'énergie alternatives, la condition préalable à leur utilisation en navigation intérieure est que la réglementation pertinente autorise leur utilisation et que soient créées des conditions cadres suffisantes pour garantir la sécurité de leur utilisation.

3. L'introduction du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible dans la navigation rhénane a montré que les prescriptions techniques, les règles d'exploitation et celles applicables au personnel de bord doivent être complétées afin de créer les conditions juridiques nécessaires à une utilisation sûre de sources d'énergie alternatives. Ces compléments doivent en outre être apportés simultanément, afin d'éviter l'apparition de lacunes dans la réglementation. Des conditions générales fiables assurent en outre la sécurité des investissements pour les exploitants de bateaux.

4. L’objectif de cette résolution est d’élaborer un cadre réglementaire pour l’exploitation sûre des bateaux, c’est-à-dire des règles de police pour permettre l'utilisation de certaines sources d'énergie alternatives en navigation intérieure. À ce titre, le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) 2025/1 qui va entrer en vigueur au 1er janvier 2026 a défini les prescriptions techniques applicables aux bâtiments utilisant du méthanol ou des accumulateurs d’une capacité cumulée supérieure à 500 kWh. Sur la base de l’expérience acquise sur le Rhin au travers des dérogations accordées par la CCNR aux projets pilotes innovants, il est désormais possible d’élaborer des règles de police générales pour l’utilisation sûre de ces deux sources d’énergie alternatives.

   Partant, le Comité du règlement de police propose d’établir un nouveau cadre réglementaire pour garantir un haut niveau de sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane. À ce titre, il est nécessaire de mettre à jour le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), afin de soutenir le développement durable de la navigation intérieure et en particulier l’utilisation du méthanol et des accumulateurs d’une capacité cumulée supérieure à 500 kWh.

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

Ces modifications visent à adapter le RPNR, afin d'établir un cadre réglementaire moderne et sûr pour l’utilisation de certaines sources d’énergie alternatives sur le Rhin, à savoir le méthanol et les accumulateurs d’une capacité cumulée supérieure à 500 kWh.

Les besoins qui justifient les modifications du RPNR sont détaillés ci-après pour permettre d'établir des exigences uniformes en matière de police.

a) Article 1.01 – Définitions

La sécurité juridique est garantie par la qualité de la réglementation, qui doit être normative, c'est-à-dire prescrire et interdire. En outre, la réglementation doit être intelligible. L’intelligibilité implique la lisibilité autant que la clarté et la précision des énoncés ainsi que leur cohérence. En ce sens, la cohérence d’une réglementation implique une harmonisation de la terminologie, c’est-à-dire des termes, des expressions et des définitions, qui constitue un élément essentiel permettant de garantir la sécurité juridique d’une réglementation.

L’objectif est de mettre en cohérence les termes et les définitions pour le conducteur qui est le principal destinataire du RPNR. En conséquence, l’adaptation du RPNR aux sources d’énergie alternatives (méthanol, accumulateurs) implique de clarifier les termes et d’insérer des définitions claires. Pour autant, il n’a pas été jugé nécessaire de renvoyer systématiquement à l’ES-TRIN, mais de définir dans le RPNR les termes les plus utilisés, afin d’assurer une cohérence pleine et entière du RPNR. Ces définitions proviennent pour certaines de la dernière édition 2025/1 de l’ES-TRIN. L’ajout de ces termes et définitions dans le RPNR permet d’éviter tout malentendu et de réduire les incohérences. Enfin, définir le terme « source d’énergie alternative » permet de simplifier la rédaction de plusieurs prescriptions communes aux différentes sources d’énergie en évitant de les lister à chaque fois.

L’harmonisation de la terminologie améliore aussi la qualité de la réglementation, à savoir sa clarté, son intelligibilité et son efficacité. Cette harmonisation intégrale de la terminologie renforce la sécurité juridique du RPNR, dans ses trois versions linguistiques. L’harmonisation de la terminologie utilisée dans le RPNR contribue à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane.

b) Article 2.06 – Marque d'identification des bâtiments utilisant des sources d'énergie alternatives (Annexe 3 : croquis 66, 67, 68, 69, 70)

Chaque source d'énergie alternative (GNL, méthanol, accumulateurs) présente des risques différents, qu'il est crucial de connaître au préalable lors de situations d'urgence. En effet, il est important qu'en cas d'accident, les services de secours puissent savoir, avant d'intervenir sur le bâtiment, qu'il s'agit d'un bâtiment utilisant du méthanol et/ou des accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh puisque les techniques et le matériel d'intervention seront différents. En pratique, cette marque d'identification permet donc d'informer les services de secours et forces de police à proximité en cas d'accident.

Cette marque d'identification est complémentaire de l'obligation d'annonce par voie électronique visée à l'article 12.01 du RPNR. Ainsi la centrale de secteur pourra également informer les services de secours et forces de police si un système de GNL, un système de méthanol ou des accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh sont à bord.

Partant, il est proposé de reprendre les pictogrammes prévus par la norme ISO 17840-4 : 2018 qui sont déjà appliqués dans le domaine routier. Notons que, *l'Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements*, en date du 20 Mars 1958 à Genève reprend depuis 2022 les pictogrammes de la norme ISO 17840-4 : 2018. En revanche, pour améliorer la lisibilité seuls les pictogrammes correspondant aux combinaisons de sources d'énergie les plus vraisemblables en navigation intérieure ont été directement reprises dans le RPNR.

L'utilisation des pictogrammes de la norme précitée permet de mettre en place un marquage uniforme des sources d'énergie utilisées, quel que soit le mode de transport. Cela permet de faciliter l'intervention rapide et sûre des services de secours. Cela permettra d'adopter une information standardisée pour les services de secours dans toute l'Europe.

La norme ISO 17840-4 : 2018 est utilisée dans différents pays et modes de transport. Son utilisation est préconisée par le Comité technique international de prévention et d'extinction de feu (CTIF). Elle contribue également à une meilleure acceptabilité puisque le marquage est déjà connu car il est utilisé sur les camions et bus.

De plus, l'information sur la source d'énergie alternative peut être utile aux autres bâtiments qui ont l'obligation de porter assistance en vertu de l'application de l'article 1.16 du RPNR. Les sources d'énergie alternatives présentent des risques spécifiques et il est important que les personnes qui portent assistance ou secours ne soient pas mises en danger (par exemple : les vapeurs de méthanol sont très toxiques).

Concernant ces caractéristiques, la marque d'identification doit :

- être placée à des endroits appropriés et bien visibles ;
- être placée au moins sur les deux côtés, à l'arrière du bâtiment et sur le toit de la timonerie, ou à défaut à un autre endroit bien visible de haut. L'objectif est que la marque d'identification soit visible à une distance sûre et à 360 degrés, ce qui permet l'utilisation de drones pour les de services de secours et forces de police ;
- être rétroréfléchissante. Cette solution est jugée plus adéquate par les services de secours qu'un éclairage spécifique la nuit ;
- avoir une taille appropriée qui tient compte de la longueur du bâtiment. Ainsi la taille minimale du panneau pour des menues embarcations est de 20 x 15 cm alors qu'elle est de 60 x 45 cm pour les autres bâtiments. La dimension 20 x 15 cm a été retenue car elle est également utilisée dans le domaine routier.

Les bâtiments qui ont déjà un système de GNL à bord seront donc obligés de changer leur marque. Pour leur laisser suffisamment de temps, le chiffre 5 de l'article 2.06 est inséré pour leur permettre de bénéficier d'une période de transition c'est à dire jusqu'au 1er décembre 2027 pour arborer la nouvelle marque d'identification.

c) Article 3.29 – Protection contre les remous (Annexe 3 : croquis 58)

L'adaptation du RPNR implique également d'adapter la signalisation des bâtiments ou convois utilisant une source d'énergie alternative pour la propulsion, lors de l'avitaillement ou lors de l'opération de remplacement d'un réservoir interchangeable. L'objectif est d'autoriser les bâtiments ou convois à utiliser la signalisation prescrite à l'article 3.29, chiffre 1, du RPNR, à savoir les feux rouge et blanc de nuit et les pavillons rouge et blanc de jour. Cette signalisation est limitée aux opérations d'avitaillement ou de remplacement d'un réservoir interchangeable.

En pratique, il s'agit de protéger le bâtiment ou le convoi des remous d'autres bâtiments, ce qui implique pour les autres bâtiments de garder des distances avec le bâtiment ou le convoi en cours d'avitaillement ou lorsqu'une opération de remplacement d'un réservoir interchangeable est en cours.

d) Article 6.28 – Passage aux écluses

L'adaptation du RPNR pour que l'exploitation des bâtiments et convois qui utilisent des sources d'énergie alternatives en navigation intérieure présente le même niveau de sécurité que celui des bâtiments et convois utilisant du gazole, implique d'actualiser les prescriptions en matière d'éclusage. En effet, les écluses sont des milieux confinés. La gestion d'un incendie ou d'une fuite de vapeur toxique ou inflammable est davantage complexe dans une écluse, et augmente également les risques pour des bâtiments ou convois éclusés en même temps.

Il est donc nécessaire de s'assurer que pendant l'éclusage, il ne peut y avoir :

- pour le méthanol, de rejet de méthanol qui peut se traduire par des vapeurs toxiques ou des flammes en cas de présence d'une source incandescente ;
- pour les accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh, un emballement thermique, qui peut être à l'origine d'un incendie.

À titre d'exemple, il ne doit pas y avoir avant d'entrer dans l'écluse de surpression (cas du gaz naturel liquéfié (GNL)) ou une température plus élevée que la normale par exemple dans les accumulateurs ou dans les piles à combustible. De même, cette situation ne doit a priori pas se produire pendant l'éclusage.

L'éclusage individuel n'est a priori pas nécessaire pour les bâtiments ou convois utilisant du méthanol, du GNL ou des accumulateurs car les zones dangereuses ne s'étendent pas au-delà du périmètre de la coque du bâtiment ou convoi. Une flamme ou une étincelle sur un autre bâtiment ne présente donc pas de risque pour le bâtiment utilisant une source d'énergie alternative. Un éclusage indépendant n'a pas été jugé nécessaire par les groupes d'experts consultés spécifiquement sur ce point. En conséquence, des situations mixtes d'éclusage (un bateau conventionnel et un bateau utilisant du méthanol) peuvent exister. Partant, les bâtiments peuvent être éclusés de manière simultanée.

Toutefois, l'ES-TRIN n'interdit pas la construction de bâtiments où les zones dangereuses s'étendent au-delà du périmètre de la coque du bâtiment ou convoi c'est-à-dire où les zones vont au-delà de la surface verticale qui suit le périmètre de la coque du bateau. Si ceci est le cas, le conducteur doit informer le personnel de l'écluse en temps utile, avant d'entrer dans l'écluse. Il doit également indiquer la distance minimale entre son bâtiment ou convoi et un autre bâtiment. Au besoin, en fonction des dimensions de l'écluse, il doit être éclusé seul. La distance minimale à respecter figure dans le manuel d'exploitation visé à l'article 30.05, chiffre 5, de l'ES-TRIN.

e) Article 7.01 – Principes généraux pour le stationnement

En ce qui concerne les règles de stationnement, il n'y a pas par principe de distances de sécurité à observer pour un bâtiment utilisant une source d'énergie alternative pour la propulsion (méthanol, accumulateurs) sauf, si cela ressort de l'évaluation des risques visée à l'article 30.04 de l'ES-TRIN. Les distances à respecter figurent dans le manuel d'exploitation visé à l'article 30.05, chiffre 5, de l'ES-TRIN. Si une distance est à respecter avec les autres bâtiments, alors ce bâtiment ou convoi doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, un panneau visible par les autres bâtiments et signalant l'interdiction de stationner à proximité conformément à l'article 3.33 du RPNR, la distance étant celle mentionnée dans le manuel d'exploitation.

f) Article 7.08, chiffre 3 – Garde et surveillance

L'article 7.08 du RPNR prescrit pour certains bâtiments dans des cas de figure précis une garde opérationnelle et dans tous les cas une surveillance. Ainsi, le chiffre 3 relève qu'une garde opérationnelle n'est pas nécessaire, lorsque aucun combustible (GNL, méthanol) n'est consommé ou qu'aucun accumulateur n'est en service ou en cours de chargement et que les données d'exploitation peuvent être surveillées à distance. Dans ce cas, une surveillance à distance est possible en remplacement d'une garde opérationnelle, sous réserve qu'elle soit assurée par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin et possédant des connaissances suffisantes.

g) Article 8.11 – Sécurité à bord des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du méthanol comme combustible

L'utilisation du méthanol en navigation intérieure présente des risques spécifiques notamment pendant l'avitaillement, c'est-à-dire le transfert de liquide ou de gaz. Les prescriptions applicables à l'avitaillement en méthanol ont été très largement inspirées par celles applicables à l'avitaillement en gaz naturel liquéfié. Ces prescriptions sont un aspect majeur de l'adaptation du RPNR pour autoriser l'utilisation de sources d'énergie alternatives en navigation intérieure. Cela porte d'une part, sur les aspects de sécurité à bord des bâtiments et d'autre part, sur l'obligation de vigilance du conducteur.

Partant, les chapitres 8 et 15 du RPNR sont concernés par cette adaptation. Il est envisagé de regrouper les dispositions concernant le GNL et le méthanol dans un seul article, à savoir l'article 8.11.

h) Article 8.12 – Sécurité lors de l'opération de remplacement de réservoirs interchangeables contenant du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du méthanol

Pour tenir compte des spécificités des opérations de remplacement des réservoirs interchangeables à bord de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du méthanol, il est nécessaire d'introduire des dispositions particulières dans le RPNR. En effet, le remplacement d'un réservoir contenant du combustible ne génère pas les mêmes risques qu'un avitaillement. Partant, il est jugé nécessaire d'introduire un nouvel article 8.12 à cet effet. Cet article interdit notamment l'opération de remplacement en cours de voyage ou pendant l'embarquement et le débarquement des passagers. Il rappelle également l'interdiction de fumer à bord au cours de l'opération de remplacement et renvoie au manuel d'exploitation visé à l'article 30.05, chiffre 5, de l'ES-TRIN pour des mesures supplémentaires.

i) Article 8.13 – Alarme, arrêt d'urgence et remise en service pour les bâtiments ayant un système de GNL ou de méthanol à bord

La propulsion n'est pas une installation comme les autres. En effet, sans propulsion sur une voie d'eau comme le Rhin le bâtiment n'est plus manœuvrable. C'est donc un équipement essentiel dans la sécurité de la navigation intérieure.

Parmi les risques des propulsions utilisant du gazole, on retrouve les problèmes de défaillance de l'alimentation en combustible, de défaillance du moteur ou encore d'un incendie en salle des machines. La surveillance du bon fonctionnement du moteur et du niveau de combustibles dans les réservoirs est réalisée en timonerie (voir articles 7.04, chiffre 4 et 8.05, chiffre 13, de l'ES-TRIN). Le conducteur a donc finalement assez peu de surveillance à réaliser compte tenu de la robustesse de ces propulsions utilisant du gazole. Ceci explique que le RPNR actuel ne contient pas de dispositions particulières concernant l'arrêt d'urgence et la remise en service.

Les sources d'énergie alternatives sont plus complexes en matière de stockage et pour les convertisseurs énergétiques (ex. piles à combustibles combinées avec des accumulateurs). Le nombre de disfonctionnements potentiels est donc plus important ce qui explique la présence de nombreuses alarmes. Ainsi, avant d'arriver à une situation hors de contrôle (emballement thermique ou émission de gaz toxiques), plusieurs alarmes se seront activées et il est important que le conducteur y réagisse de façon appropriée. Le premier retour d'expérience des projets pilotes a montré de nombreuses pannes de piles à combustible. Par ailleurs, les sources d'énergies alternatives peuvent nécessiter des arrêts d'urgence automatiques (ex. si une fuite est détectée dans une tuyauterie ou une salle des machines). Il est important que le conducteur et/ou l'équipage prenne les précautions d'usage pour la remise en service (ex. trouver l'origine de la fuite, ventiler pour éviter une atmosphère explosive ou toxique). L'identification de l'origine des fuites ayant conduit à l'arrêt et la purge les liquides ou vapeurs toxiques ou explosives permet de garantir un haut niveau de sécurité.

Compte tenu de la complexité de ces systèmes utilisant des sources d'énergie alternatives, l'ES-TRIN a été complété avec un manuel d'exploitation pour garantir la bonne exploitation du bâtiment en fonctionnement courant, mais aussi des instructions de sécurité (contenues dans le dossier de sécurité) pour les situations critiques (voir l'article 30.05 de l'ES-TRIN). Ces deux documents doivent fournir au conducteur les informations nécessaires pour qu'il exploite le système en sécurité et réagisse de manière appropriée notamment en cas de disfonctionnement. En effet, la tentation pourrait être grande d'ignorer une alarme car le système va continuer à fonctionner ou de simplement éteindre et rallumer le système. Dans le premier cas, le risque existe d'atteindre un point de non-retour et dans le second cas cela peut conduire à dégrader le système qui va dysfonctionner car les procédures ne sont pas respectées.

Le RPNR n'oblige pas le conducteur à avoir l'ES-TRIN à bord du bâtiment faisant route. La conformité du bateau aux prescriptions se traduit par un certificat de visite des bateaux du Rhin ou un certificat de l'Union qui doit être à bord. Il n'est donc pas possible de partir du principe que le conducteur de bateau connaît l'ES-TRIN.

Cette nouvelle disposition vise à assurer une remise en service sûre du système. Dans ce contexte, une nouvelle disposition générale est introduite au chapitre 8 du RPNR par un nouvel article 8.13. L'objectif est de rappeler au conducteur sa responsabilité, en cas d'arrêt d'urgence et de remise en service, de respecter les instructions et mesures figurant dans le dossier de sécurité. Cette disposition générale a pour objectif d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation. À noter que pour un bâtiment ayant des accumulateurs à bord en complément ou non d'un moteur fonctionnant au gazole, le dossier de sécurité n'est pas obligatoire.

j) Article 8.14 – Sécurité des bâtiments ayant un système de méthanol ou des accumulateurs à bord

Un bâtiment ayant un système de méthanol installé à bord ou doté d'une installation d'accumulateurs présente des risques particuliers dont l'utilisation nécessite des compétences particulières. Aussi, le conducteur doit s'assurer qu'une personne à bord dispose des compétences appropriées. À ce jour et contrairement aux bâtiments ayant un système de GNL à bord, aucune attestation particulière n'est exigée pour limiter la charge administrative. De même, la façon de démontrer ces compétences ou même leur contenu n'est pas défini.

En ce sens, le conducteur doit s'assurer qu'une personne à bord connaisse les risques particuliers liés à l'utilisation de ces sources d'énergie alternatives pour garantir une navigation sûre.

Un renvoi est fait aux lignes directrices du CESNI qui sont une des sources possibles pour lister les compétences nécessaires.

k) Article 15.07 – Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol (Annexe 3 : croquis 62)

L'avitaillement, c'est-à-dire le transfert de liquide ou de gaz est un aspect majeur de l'adaptation du RPNR pour autoriser l'utilisation de sources d'énergie alternatives en navigation intérieure. Cela porte d'une part, sur les aspects de sécurité à bord des bâtiments et d'autre part, sur l'obligation de vigilance du conducteur. Partant, les chapitres 8 et 15 du RPNR sont concernés par cette adaptation.

L'essentiel des prescriptions applicables au GNL ont été reprises pour le méthanol sauf quand cela n'avait pas de sens car les conditions de pression et de température sont celles de l'air ambiant pour le méthanol. Ainsi une liste d'avitaillement a été prévue compte tenu des risques de toxicité et du caractère inflammable du méthanol. Notons que le fait que la flamme de méthanol ne soit pas visible est un risque supplémentaire.

À noter que la signalisation de l'interdiction de faire des remous à proximité d'un bâtiment en cours d'avitaillement (article 15.07, chiffre 8, lettre b)) a été modifiée car le renvoi au panneau A.9 posait des difficultés juridiques : l'utilisation de ce panneau est réservée aux autorités compétentes. La signalétique à mettre en place est à présent celle prévue à l'article 3.33.

l) Annexe 7 (A.9 Interdiction de créer des remous)

Au vu de la modification de l'article 15.07, chiffre 8, lettre b), du RPNR, il convient également de modifier l'indication figurant à l'annexe 7 pour la signalisation A.9 du RPNR.

m) Annexe 13 – Liste des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR

L'article 1.10 du RPNR renvoie à l'annexe 13 qui dresse de manière exhaustive la liste des certificats et autres documents qui doivent impérativement se trouver à bord. Cette liste exhaustive reprend également des documents qui sont exigés par d'autres règlementations, tel que le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) et l'ES-TRIN. L'objectif recherché est également d'assurer la cohérence entre le RPNR, le RVBR et plus particulièrement l'ES-TRIN. L'annexe 13 est complétée pour prescrire la présence à bord de documents spécifiques requis par l'ES-TRIN pour les bâtiments utilisant des sources d'énergie alternatives.

Alternatives éventuelles aux modifications envisagées

Des alternatives sont possibles pour plusieurs modifications du RPNR proposées en annexe.

- La définition de la marque d'identification peut faire l'objet de plusieurs variantes. Ainsi, une marque d'identification ad hoc aurait pu être développée, mais ceci ne participe pas à l'harmonisation globale entre les modes de transport et rend l'identification par les services de secours plus complexe. Une autre alternative serait de faire figurer la marque d'identification sur les réservoirs à combustible. Mais cette solution n'est pas satisfaisante car les réservoirs à combustible peuvent aussi se trouver sous le pont. Par ailleurs, la hauteur des lettres pourrait être significativement plus grande que les 20 cm prévus (de l'ordre de 1 mètre). Toutefois, l'objet de cette signalisation est d'informer les personnes devant monter à bord que ce bâtiment utilise une source d'énergie alternative. La taille de 1 mètre est donc trop grande pour cet objectif. Cette taille risquerait également de susciter inutilement l'inquiétude des riverains de la voie d'eau comme cela a pu être constaté. Cette même crainte n'existe pas lorsqu'il s'agit de bâtiments transportant des matières dangereuses.
- De même, il serait envisageable que la présence d'une garde à bord pour un bâtiment en stationnement consommant du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du méthanol comme combustible ou pendant le chargement des accumulateurs d'une capacité supérieure à 500 kWh ne soit pas requise. L'alternative serait de prescrire, conformément à la rédaction actuelle de l'article 7.08 du RPNR, une surveillance. Cette alternative n'a pas été retenue suite à un échange au sein du groupe de travail CESNI/PT. En effet, en cas d'augmentation de la pression dans le réservoir à combustible, du gaz naturel serait rejeté dans l'atmosphère par la soupape de surpression. D'une part, ce rejet doit être évité car le gaz naturel contient essentiellement du méthane, un gaz à effet de serre. D'autre part, en cas de dysfonctionnement de la soupape de surpression ou du système de GNL, des risques pour les personnes et l'environnement, ou le bâtiment lui-même ne pourraient être exclus. De la même façon, en cas de disfonctionnement du système de méthanol, des vapeurs toxiques pourraient être libérées. Enfin, un emballement thermique pourrait survenir pour les accumulateurs. Aussi, le groupe d'experts a préconisé la présence d'une garde à bord. Une surveillance est en revanche possible lorsque plusieurs conditions sont réunies : lorsque du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du méthanol n'est pas consommé comme combustible ou que les accumulateurs ne sont pas en service et lorsque les données de fonctionnement sont surveillées à distance, le groupe d'experts a estimé que la garde à bord n'est pas nécessaire si de surcroît, la surveillance est effectuée par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin et disposant des connaissances nécessaires.
- À ce stade, des compétences particulières sont demandées pour un seul membre d'équipage à bord. Une alternative aurait été que l'ensemble des membres d'équipage en dispose. Cette alternative a été exclue dans ce projet pour tenir compte du manque de main d'œuvre et de la difficulté de trouver du personnel disposant de ces compétences en cas de remplacement non prévu d'un membre de l'équipage (exemple : maladie).

Conséquences desdites modifications

En vue d'établir un cadre réglementaire harmonisé et moderne pour l'utilisation de sources d'énergie alternatives, à savoir le méthanol et les accumulateurs sur le Rhin, de nombreuses modifications du RPNR sont prévues.

a) Article 1.01 – Définitions

L'article 1.01 du RPNR concernant les définitions est modifié comme suit :

- La lettre ad) qui définit le terme « système de GNL » est modifiée pour aligner les trois versions linguistiques du RPNR.
- La lettre aj) est ajoutée pour définir le terme « source d'énergie alternative ».
- La lettre ak) est ajoutée pour définir le terme « système de méthanol ».

- La lettre al) est ajoutée pour définir le terme « accumulateur ».
- La lettre am) est ajoutée pour définir le terme « pile à combustible ». Cette définition reprend la définition de l'ES-TRIN 2025/1 (annexe 8, définition 1.3.4).
- La lettre an) est ajoutée pour définir le terme « réservoir interchangeable ». Cette définition reprend la définition de l'ES-TRIN 2025/1 (annexe 8, définition 1.1.19).

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

b) Article 2.06 - Marque d'identification des bâtiments utilisant des sources d'énergie alternatives (Annexe 3 : croquis 66, 67, 68, 69, 70)

L'article 2.06 du RPNR est modifié comme suit :

- L'article 2.06, chiffre 1, est modifié pour introduire le terme « source d'énergie alternative ».
- L'article 2.06, chiffre 2, est modifié pour renvoyer à la norme ISO 17840-4 : 2018.
- L'article 2.06, chiffre 3, est modifié pour préciser les tailles de la marque en fonction du type de bâtiment.
- L'article 2.06, chiffre 4, est modifié notamment pour introduire le caractère rétroréfléchissant de la marque.
- L'article 2.06, chiffre 5, est inséré pour permettre aux bâtiments ayant déjà un système de GNL à bord de bénéficier d'une période de transition plus longue, jusqu'au 1er décembre 2027 pour arborer la nouvelle marque d'identification (voir l'annexe 3, croquis 66 du RPNR).

Le titre de l'article 2.06 ayant été modifié, le sommaire doit également être adapté.

L'annexe 3 du RPNR porte sur la signalisation des bâtiments et doit être modifiée comme suit :

- Le croquis 66 est modifié pour faire référence au pictogramme de la norme ISO 17840-4 : 2018 pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme source d'énergie alternative, et du gazole.
- Un nouveau croquis 67 est créé pour identifier les bâtiments utilisant le méthanol comme source d'énergie alternative, et du gazole.
- Un nouveau croquis 68 est créé pour identifier les bâtiments utilisant le méthanol et des accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh comme source d'énergie alternative.
- Un nouveau croquis 69 est ajouté pour identifier les bâtiments utilisant des accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh comme source d'énergie alternative.
- Un nouveau croquis 70 est inséré pour identifier les bâtiments utilisant des accumulateurs d'une capacité supérieure à 500 kWh comme source d'énergie alternative, et du gazole.

Ces amendements entraînent un coût additionnel pour la profession et le coût pour les administrations est limité.

En pratique, il s'agit d'un investissement initial pour l'achat des panneaux qui s'élève à une centaine d'euros par bâtiment à comparer avec le coût d'un système de méthanol ou d'accumulateurs qui s'élève à plusieurs centaines de milliers d'euros. Il convient aussi de prendre en compte le coût du remplacement du panneau GNL par le nouveau panneau. Actuellement, une trentaine de bâtiments utilisant du GNL naviguent dans les États membres de la CCNR. Ils devraient remplacer leurs panneaux. À l'article 2.06, le chiffre 5 est inséré pour leur laisser un temps supplémentaire pour procéder aux remplacements. Ces bâtiments valent souvent plusieurs millions d'euros à comparer avec le coût pour quelques panneaux. En résumé, au vu du coût que représente la construction d'un nouveau bateau ou la transformation d'un bâtiment existant, les investissements supplémentaires que représentent les panneaux prévus par l'amendement au RPNR ne sont donc pas significatifs.

Enfin, en cas d'accident, l'obligation d'annonce par voie électronique et la marque d'identification permettront aux autorités et aux services de secours de localiser rapidement le bâtiment et d'être informées des sources d'énergie alternatives avant de monter à bord.

c) Article 3.29 - Protection contre les remous (Annexe 3 : croquis 58)

L'article 3.29, chiffre 2, du RPNR est modifié par l'insertion d'une nouvelle lettre c).

Cet amendement entraîne un coût additionnel pour la profession et le coût pour les administrations est limité. En pratique, le coût est limité à l'achat de l'équipement prescrit à l'article 3.29, chiffre 1, du RPNR, à savoir les feux rouge et blanc et le pavillon rouge et blanc.

d) Article 6.28 - Passage aux écluses

L'article 6.28 du RPNR est modifié comme suit :

- L'article 6.28, chiffre 10, du RPNR est modifié par l'insertion d'une disposition nouvelle qui porte sur les rejets potentiels de vapeur toxique ou inflammable, ce qui comprend le GNL, mais également le méthanol et les accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh.
- L'article 6.28, chiffre 11, du RPNR est modifié pour faire référence aux distances de sécurité à respecter, selon les résultats de l'évaluation des risques qui pourraient faire apparaître des exigences relatives à l'éclusage et qui sont consignées dans le manuel d'exploitation. En conséquence, la disposition de l'actuel chiffre 11 est renumérotée et devient le chiffre 12.
- L'actuel chiffre 12 est renuméroté et devient le chiffre 13.
- L'actuel chiffre 13 est renuméroté et devient le chiffre 14.

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

e) Article 7.01 - Principes généraux pour le stationnement

L'article 7.01 concerne les principes généraux pour le stationnement. L'article 7.01 est modifié par l'ajout d'un nouveau chiffre 6. Par principe, les bâtiments utilisant une source d'énergie alternative pour la propulsion ne doivent pas respecter une distance de sécurité avec d'autres bâtiments lors de l'amarrage et du stationnement, sauf si cela ressort de l'analyse de risque spécifique au bâtiment et que cela est mentionné dans le manuel d'exploitation.

L'amendement à l'article 7.01 du RPNR n'entraîne pas de coûts additionnels pour la profession mais en pratique ceci peut générer des difficultés compte tenu du nombre limité d'aires de stationnement.

f) Article 7.08, chiffre 3 - Garde et surveillance

L'article 7.08 qui porte sur la garde et la surveillance doit être modifié comme suit :

- L'article 7.08, chiffre 3, lettre a), est modifié pour préciser qu'une garde n'est pas nécessaire en l'absence de consommation de gaz naturel liquéfié ou de méthanol comme combustible ou si les accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh ne sont pas en service
- L'article 7.08, chiffre 3, lettre b), est modifié pour prescrire une surveillance à distance des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du méthanol ou des accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh si une garde opérationnelle n'est pas à bord.
- L'article 7.08, chiffre 3, lettre c), est modifié pour indiquer que la personne en charge de la surveillance doit connaître et respecter les exigences correspondantes figurant dans le manuel d'exploitation.

Ces amendements entraînent des coûts additionnels pour la profession. En effet, il s'agit du surcoût lié à la surveillance à distance, si le système de gaz naturel liquéfié (GNL) ou de méthanol est en service ou les accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh sont en service ou en cours de chargement.

g) Article 8.11 - Sécurité à bord des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du méthanol comme combustible

L'article 8.11 est modifié. Les prescriptions relatives à la sécurité à bord des bâtiments utilisant du GNL ont été étendues aux bâtiments utilisant du méthanol comme combustible. Elles ont été regroupées dans le nouvel article 8.11.

h) Article 8.12 - Sécurité lors de l'opération de remplacement de réservoirs interchangeables contenant du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du méthanol

Un nouvel article 8.12 est créé et porte sur les opérations de remplacement, c'est-à-dire la sécurité du chargement et du déchargement de réservoirs interchangeables à bord de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du méthanol.

i) Article 8.13 - Alarme, arrêt d'urgence et remise en service pour les bâtiments ayant un système de GNL ou de méthanol à bord

Un nouvel article 8.13 est créé pour prescrire le respect des instructions figurant dans le dossier de sécurité et qui sont spécifiques aux bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié ou du méthanol. Partant, il conviendra également d'adapter le sommaire à cet effet.

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

j) Article 8.14 - Sécurité des bâtiments ayant un système de méthanol ou des accumulateurs à bord

Le nouvel article 8.14 prévoit une responsabilité nouvelle pour le conducteur qui doit s'assurer qu'une personne à bord ait les compétences appropriées.

Les lignes directrices du CESNI sont un des moyens d'identifier les compétences nécessaires.

La charge administrative est limitée puisqu'aucune attestation n'est exigée, laissant le propriétaire ou l'exploitant organiser librement l'acquisition des compétences et de sélectionner la personne à bord adéquate. Toutefois cet amendement représente un coût pour la profession compte tenu des frais de formation pour acquérir les compétences nécessaires.

Afin de permettre d'acquérir une expérience suffisante, cette disposition fait l'objet d'une prescription de caractère temporaire. Elle permettra d'ici 3 ans d'évaluer si les dispositions relatives aux équipages doivent être modifiées.

k) Article 15.07 - Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol (Annexe 3 : croquis 62)

L'essentiel des prescriptions applicables au GNL ont été reprises. Toutefois certaines prescriptions sont uniquement applicables au GNL car les conditions de température et de pression du méthanol pendant l'avitaillement sont des conditions ambiantes (voir l'article 15.07, chiffres 7 et 8). Une liste d'avitaillement est prévue. Elle sera à publier par la CCNR et permettra d'harmoniser les pratiques.

Le croquis 62 est modifié pour tenir compte de la modification de l'article 15.07, chiffre 8, lettre a), qui étend l'obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou méthanol.

Les principaux coûts pour les bâtiments utilisant des sources d'énergie alternatives (GNL, méthanol et accumulateurs) sont l'investissement pour la construction ou la transformation d'un bateau existant. Ce coût de transformation est de l'ordre de plusieurs centaines de milliers d'euros. Les investissements supplémentaires que représentent les panneaux prévus par l'amendement au RPNR ne sont donc pas significatifs.

l) Annexe 7 (A.9 Interdiction de créer des remous)

Au vu de la modification de l'article 15.07, chiffre 8, lettre b), du RPNR, il convient également de modifier l'indication figurant à l'annexe 7 pour la signalisation A.9 du RPNR.

m) Annexe 13 - Liste des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR

Pour l'instant le RPN ne prévoit pas d'attestation pour les bâtiments utilisant du méthanol ou des accumulateurs. L'attestation visée au chiffre 2.7 ne concerne donc que les bâtiments ayant un système de GNL à bord. Le RPNR est donc amendé en ce sens. L'ES-TRIN 2025/1 intègre différents amendements par rapport à l'ES-TRIN 2023/1, notamment concernant :

- les combustibles à faible point d'éclair, en particulier le stockage et l'utilisation du méthanol,
- la signalisation des emplacements dangereux et étiquetage des combustibles,
- les propulsions électriques, les accumulateurs lithium-ion.

Pour les bâtiments et convois utilisant des sources d'énergie alternatives, compte tenu de leurs risques particuliers, les mesures à prendre sont décrites pour le fonctionnement courant dans le manuel d'exploitation et dans le dossier de sécurité dans le cas de situations critiques. Ces deux documents reposent sur l'évaluation des risques. Partant, il convient de modifier l'annexe 13 du RPNR, en particulier son chiffre 5.12 et de mettre à jour la liste des documents à conserver à bord. L'objectif est de faire référence aux documents mentionnés dans l'ES-TRIN 2025/1. Ces amendements n'entraînent pas de coûts additionnels pour la profession et le coût pour les administrations est limité.

Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications

Il serait possible de renoncer à ces amendements, mais cela ne permettrait pas de créer un nouveau cadre juridique pour l'utilisation sûre de certaines sources d'énergie alternatives sur le Rhin. Cela ne permettrait pas d'améliorer la sécurité de la navigation sur le Rhin.

Le rejet de ces amendements nuirait aux différents objectifs exposés précédemment.

Résolution

La Commission Centrale,

souhaitant contribuer pleinement à la protection de l'environnement et du climat ainsi que favoriser les innovations,

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

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

s'appuyant sur la feuille de route de la CCNR pour la réduction des émissions de la navigation intérieure adoptée par la résolution 2021-II-36,

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

I

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

dans le but d'assurer l'uniformité et la cohérence de l'ensemble des standards techniques et des textes réglementaires applicables à la navigation rhénane,

adopte les amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant à l'annexe 1 entreront en vigueur le 1er juin 2026.

L'amendement figurant à l'annexe 2 sera en vigueur du 1er juin 2026 au 31 mai 2029.

II

charge son Comité du règlement de police d'adopter et de publier le standard comportant une liste de contrôle pour l'avitaillement en méthanol tel que prévu par le Règlement de police pour la navigation du Rhin, puis d'en assurer l'adaptation permanente à sa propre initiative.

Annexes

Annexe 1 au protocole 8

Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

   a) *L'indication relative à l'article 2.06 est remplacée comme suit :*

   « Article 2.06 Marque d'identification des bâtiments utilisant des sources d'énergie alternatives »

   b) *L'indication relative à l'article 8.11 est remplacée comme suit :*

   « Article 8.11 Sécurité à bord des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du méthanol comme combustible »

   c) *Après l'indication relative à l'article 8.11 sont insérées les indications suivantes :*

   « Article 8.12 Sécurité lors de l'opération de remplacement de réservoirs interchangeables contenant du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du méthanol

   Article 8.13 Alarme, arrêt d'urgence et remise en service pour les bâtiments ayant un système de GNL ou de méthanol à bord »

   d) *L'indication relative à l'article 15.07 est remplacée comme suit :*

   « Article 15.07 Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol »

2. *L'article 1.01 est modifié comme suit :*

   a) *La lettre ad) est remplacée comme suit :*

   « ad) "système de GNL" ensemble des éléments du bâtiment qui peuvent contenir du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du gaz naturel, tels que les moteurs, les réservoirs à combustible, les stockages tampons et les tuyauteries d'avitaillement ; »

   b) *La lettre ai) est remplacée comme suit :*

   « ai) "ES-RIS" standard européen pour les services d'information fluviale, dans son édition 2025/1. Pour l'application de l'ES-RIS, un État membre doit être compris comme un des États riverains du Rhin ou la Belgique ; »

c) Après la lettre ai) sont insérées les lettres aj) à an) suivantes :

« aj) "source d'énergie alternative", une source d'énergie autre que le gazole, à savoir
   i) gaz naturel liquéfié (GNL),
   ii) méthanol,
   iii) accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh ;

ak) "Système de méthanol" : ensemble des éléments du bâtiment qui peuvent contenir du méthanol, tels que les moteurs, les réservoirs à combustible, les stockages tampons et les tuyauteries d'avitaillement ;

al) "accumulateur" un élément rechargeable de stockage d'énergie électrique sur base électrochimique et d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh ;

am) "Pile à combustible" : un convertisseur d'énergie dans lequel, par oxydation, l'énergie chimique du combustible est directement convertie en énergie électrique et thermique ;

an) "Réservoir interchangeable" : un conteneur ou un rack avec un ou plusieurs réservoirs, destiné
   i) au stockage temporaire de combustible à bord et
   ii) à l'alimentation en combustible des systèmes de propulsion ou auxiliaires du bâtiment.
   Le conteneur ou rack est conçu pour être transféré hors du bâtiment. »

3. L'article 2.06 est remplacé comme suit :

« Article 2.06
Marque d'identification des bâtiments utilisant des sources d'énergie alternatives
(Annexe 3 : croquis 66, 67, 68, 69, 70)

1. Les bâtiments utilisant au moins l'une des sources d'énergie alternatives doivent arborer une marque d'identification.

2. La marque d'identification doit être conforme au croquis figurant en annexe 3 du présent Règlement. Si d'autres combinaisons de sources d'énergie alternatives que celles figurant en annexe 3 peuvent être utilisées à bord du bâtiment, alors la marque d'identification doit être conforme à la norme ISO 17840-4 : 2018.

3. La marque d'identification doit être placée à des endroits appropriés et bien visibles. Elle doit être placée au moins sur les deux côtés, à l'arrière du bâtiment et sur le toit de la timonerie, ou , si cela est possible, à un autre endroit bien visible de haut.

   La largeur de la marque d'identification doit être de 60 cm et la hauteur de 45 cm au minimum, à l'exception des menues embarcations, dont la marque d'identification doit avoir au minimum une largeur de 20 cm et une hauteur de 15 cm.

4. La marque d'identification doit être rétroréfléchissante pour être parfaitement visible de nuit.

5. Les chiffres 2, 3 et 4 ne s'appliquent qu'à partir du 1er décembre 2027 si les bâtiments ont un système de GNL à bord installé avant le 1er juin 2025. »

4. À l'article 3.29, le chiffre 2 est remplacé comme suit :

« 2. Seuls ont le droit de faire usage de la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus
   a) les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants gravement avariés ou participant à une opération de sauvetage, ainsi que les bâtiments incapables de manœuvrer ;
   b) les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants munis d'une autorisation écrite des autorités compétentes ;
   c) les bâtiments et convois utilisant une source d'énergie alternative pour la propulsion, lors de l'avitaillement ou lors de l'opération de remplacement d'un réservoir interchangeable.

Les dispositions de l'article 3.25 restent applicables. »

5. L'article 6.28 est modifié comme suit :

a) Le chiffre 10 est remplacé comme suit :

« 10. Les bâtiments et convois arborant une marque d'identification visée à l'article 2.06 ne sont pas autorisés à s'engager dans une écluse lorsque
   a) des liquides ou des vapeurs toxiques ou inflammables sont rejetés à l'extérieur du système de propulsion et auxiliaire ou
   b) on peut s'attendre à ce qu'il y ait un tel rejet pendant le passage de l'écluse. »

b) Le chiffre 11 est remplacé comme suit :

« 11. Les bâtiments et convois arborant une marque d'identification visée à l'article 2.06 doivent être éclusés en respectant une distance minimale avec un autre bâtiment si cela ressort de leur manuel d'exploitation visé à l'article 30.05, chiffre 5, de l'ES-TRIN. Dans le cas visé à la première phrase ci-dessus, le conducteur doit aviser à temps le personnel de l'écluse, avant de pénétrer dans l'écluse. »

c) Après le chiffre 11 est inséré le chiffre 12 suivant :

« 12. Les bâtiments et convois arborant la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1, ne sont pas éclusés avec les bateaux à passagers. »

d) Les chiffres 12 et 13 existants deviennent les chiffres 13 et 14.

6. À l''article 7.01, après le chiffre 5, est inséré le chiffre 6 suivant :

« 6. Les bâtiments et convois arborant une marque d'identification visée à l'article 2.06 doivent stationner à distance des autres bâtiments et convois, dès lors que le manuel d'exploitation visé à l'article 30.05, chiffre 5, de l'ES-TRIN mentionne une distance minimale à respecter avec les autres bâtiments.

Ce bâtiment ou convoi doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, un panneau visible par les autres bâtiments et signalant l'interdiction de stationner à moins de la distance figurant dans le manuel d'exploitation conformément à l'article 3.33. La dimension du plus grand côté doit être d'au moins 60 cm. »

7. A l''article 7.08 le chiffre 3 est remplacé comme suit :

« 3. A bord de bâtiments en stationnement qui portent une marque d'identification visée à l'article 2.06, une garde opérationnelle n'est pas nécessaire si

a) du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du méthanol n'est pas consommé comme combustible à bord des bâtiments, ou des accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh ne sont pas en service,

b) les données des bâtiments relatives au fonctionnement des systèmes de GNL, de méthanol et des accumulateurs peuvent être surveillées à distance, et

c) les bâtiments sont surveillés par une personne possédant des connaissances suffisantes, capable d'intervenir rapidement en cas de besoin et informée du manuel d'exploitation visé l'article 30.05, chiffre 5, de l'ES-TRIN. »

8. L'article 8.11 est remplacé comme suit :

« Article 8.11

Sécurité à bord des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du méthanol comme combustible

1. Avant de débuter l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol, le conducteur du bâtiment à avitailler est tenu de s'assurer que :

a) les moyens prescrits pour la lutte contre l'incendie soient prêts à fonctionner à tout moment ;

b) les moyens prescrits pour l'évacuation des personnes se trouvant à bord du bâtiment à avitailler soient en place entre le bâtiment et le quai et

c) toutes les mesures du manuel d'exploitation conformément à l'article 30.05, chiffre 5, de l'ES-TRIN sont respectées.

2. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol, tous les accès ou ouvertures des locaux qui sont accessibles depuis le pont et toutes les ouvertures des locaux donnant sur l'extérieur doivent être fermés.

Cette disposition ne s'applique pas :

a) aux entrées d'air des moteurs en marche et des piles à combustible en fonctionnement ;

b) aux sorties d’air des salles des machines quand les moteurs sont en fonctionnement ou des locaux réservés aux piles à combustibles quand les piles à combustible sont en fonctionnement ;

c) aux ouvertures d'aération pour les locaux comportant une installation de surpression et

d) aux ouvertures d'aération d'une installation de climatisation, si ces ouvertures sont équipées d'une installation de détection de gaz.

Ces accès et ouvertures des locaux ne doivent être ouverts qu'en cas de nécessité et pour une courte durée, avec l'autorisation du conducteur.

3. Pendant l’avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol, le conducteur est tenu de s’assurer en permanence qu’une interdiction de fumer à bord et dans la zone d’avitaillement soit respectée conformément au manuel d'exploitation. L'interdiction de fumer s’applique également aux cigarettes électroniques et autres dispositifs semblables. Cette interdiction de fumer ne s'applique pas dans les logements et à la timonerie à condition que leurs fenêtres, portes, claires-voies et écoutilles soient fermées.

4. Après l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol, une aération de tous les locaux accessibles depuis le pont est nécessaire. »

9. Après l’article 8.11 sont insérés les articles 8.12 et 8.13 suivants :

« **Article 8.12**

Sécurité lors de l’opération de remplacement de réservoirs interchangeables contenant du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du méthanol

1. Lors du remplacement des réservoirs interchangeables, le conducteur du bateau est tenu de s’assurer que les mesures relatives à l'opération de remplacement prévues, le cas échéant dans le manuel d'exploitation visé à l'article 30.05, chiffre 5, de l'ES-TRIN soient respectées.

2. L’opération de remplacement en cours de voyage et durant l'embarquement et le débarquement de passagers est interdit. L’autorité compétente peut accorder des dérogations pour l’opération de remplacement.

3. Pendant l'opération de remplacement, le conducteur est tenu de s’assurer en permanence qu’une interdiction de fumer à bord et dans la zone où a lieu l’opération de remplacement soit respectée. L'interdiction de fumer s’applique également aux cigarettes électroniques et autres dispositifs semblables. Cette interdiction de fumer ne s'applique pas dans les logements et à la timonerie à condition que leurs fenêtres, portes, claires-voies et écoutilles soient fermées.

4. La connexion ou le raccordement des réservoirs interchangeables au système de combustible doit, être effectuée conformément au manuel d'exploitation visé à l'article 30.05, chiffre 5, de l'ES-TRIN.

Article 8.13

Alarme, arrêt d'urgence et remise en service pour les bâtiments ayant un système de GNL ou de méthanol à bord

Lorsqu'une alarme se déclenche, en cas d'arrêt d'urgence ou lors d'une remise en service du système de GNL ou de méthanol, le conducteur doit respecter les instructions figurant dans le dossier de sécurité visé à l'article 30.05, chiffre 1, de l'ES-TRIN. »

10. L'article 15.07 est remplacé comme suit :

« **Article 15.07**

Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol (Annexe 3 : Croquis 62)

1. Les prescriptions de l'article 15.06, chiffre 1, lettres a) et b) et chiffre 2, lettres a) et e) ne s'appliquent pas lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol.

2. L'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol est interdit en cours de voyage, durant le transbordement de marchandises et durant l'embarquement et le débarquement de passagers.

3. L'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol ne doit avoir lieu qu'aux endroits désignés par l'autorité compétente.

4. Seuls doivent être présents dans la zone d'avitaillement les membres d'équipage du bâtiment à avitailler, le personnel de la station d'avitaillement ou des personnes ayant obtenu une autorisation de l'autorité compétente.

5. Avant de débuter l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol, le conducteur du bâtiment à avitailler est tenu de s'assurer :
   a) que le bâtiment à avitailler est amarré d'une manière telle que les câbles, notamment les câbles électriques et la connexion des mises à la terre ainsi que les tuyaux flexibles ne puissent subir une déformation due à la traction et que l'on puisse libérer rapidement les bâtiments en cas de danger ;
   b) qu'une liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol des bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06, chiffre 1, lettre a), conforme au Standard défini par la CCNR ait été remplie et signée par lui-même ou par une personne mandatée par lui, et par la personne responsable de la station d'avitaillement et que la réponse à toutes les questions figurant dans la liste soit « oui ». Les questions non pertinentes sont à rayer. Si toutes les questions ne peuvent recevoir la réponse « oui », l'avitaillement n'est autorisé qu'avec l'autorisation de l'autorité compétente ;
   c) que toutes les autorisations requises ont été obtenues.

6. La liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol visée au chiffre 5, lettre b), doit :
   a) être remplie en deux exemplaires ;
   b) être disponible au moins dans une langue comprise par les personnes visées au chiffre 5, lettre b), ci-dessus et
   c) être conservée à bord du bâtiment durant 3 mois.

7. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol, le conducteur est tenu de s'assurer en permanence que
   a) toutes les dispositions sont prises pour éviter les fuites ;
   b) la pression et la température du réservoir à combustible restent dans les conditions normales d'exploitation ;
   c) le niveau de remplissage du réservoir à combustible reste entre les niveaux autorisés ;
   d) des mesures relatives à la mise à la terre du bâtiment à avitailler et de la station d'avitaillement sont prises conformément à la méthode prévue dans le manuel d'exploitation.

   La lettre b) ci-avant ne s'applique pas aux bâtiments ayant un système de méthanol à bord.

8. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol,
   a) le bâtiment à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, un panneau visible par les autres bâtiments et signalant l'interdiction de stationner à moins de 10 m conformément à l'article 3.33. La dimension du plus grand côté doit être d'au moins 60 cm ;
   b) le bâtiment à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, à un endroit visible par les autres bâtiments, la signalisation prescrite à l'article 3.29, chiffre 1.

   La lettre b) ci-avant ne s'applique pas aux bâtiments ayant un système de méthanol à bord.

9. Après l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol sont nécessaires :
   a) une vidange intégrale des tuyauteries d'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou méthanol jusqu'au réservoir à combustible ;
   b) une fermeture des vannes, une déconnexion des tuyaux flexibles et des câbles entre le bâtiment et la station d'avitaillement ;
   c) une notification à l'autorité compétente de la fin de l'avitaillement. »

11. L'annexe 3 est modifiée comme suit :

a) L'indication relative au croquis 62 est remplacée comme suit :

«

	62	
Art. 3.33 Interdiction de stationner côte à côte Art. 15.07, chiffre 8, lettre a) Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ou en méthanol (MeOH).		

»

b) Le croquis 66 est remplacé comme suit :

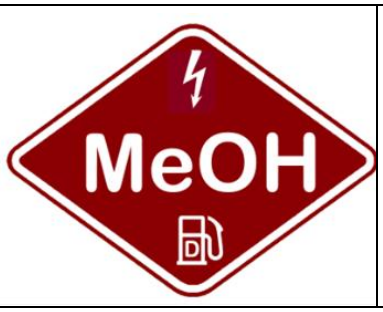
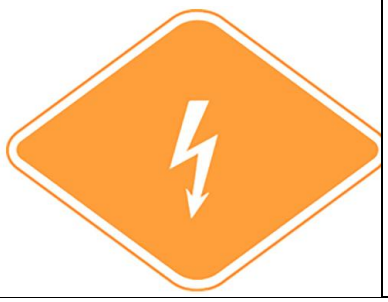
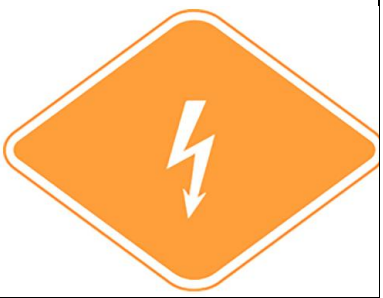
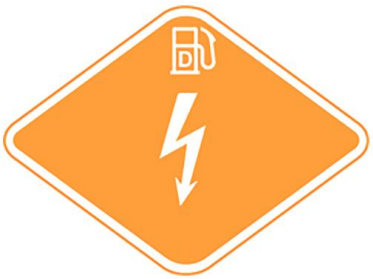
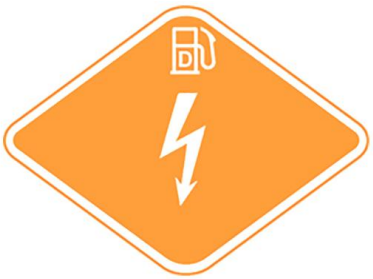
«

	66	
Art. 2.06 Identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme source d'énergie alternative et du gazole.		

»

c) Après le croquis 66 sont insérés les croquis 67 à 70 suivants :

«

	67	
Art. 2.06 Identification des bâtiments utilisant du méthanol (MeOH) comme source d'énergie alternative et du gazole.		
	68	
Art. 2.06 Identification des bâtiments utilisant le méthanol (MeOH), et des accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh comme source d'énergie alternative, et du gazole.		
	69	
Art. 2.06 Identification des bâtiments utilisant des accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh comme source d'énergie alternative.		
	70	
Art. 2.06 Identification des bâtiments utilisant des accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh comme source d'énergie alternative, et du gazole.		

»

12. A l'annexe 7, section I, sous-section A, l'indication relative au panneau A.9 est remplacée comme suit :

« Interdiction de créer des remous
(voir article 6.20, ch. 1, lettre e)) »

13. L'annexe 13 est modifiée comme suit :

a) Le chiffre 2.7 est remplacé comme suit :

«

Caté-gorie	**Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR**	**Base juridique**	**Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique**	**Format électronique approprié**
2.7	Pour les bâtiments ayant un système de GNL à bord, les attestations du conducteur et des membres d'équipage qui interviennent dans la procédure d'avitaillement	RPN, article 15.02	Acceptées	Format PDF/A

»

b) Le chiffre 5.12 est remplacé comme suit :

«

Caté-gorie	**Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR**	**Base juridique**	**Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique**	**Format électronique approprié**
5.12	Pour des bâtiments ayant un système de GNL ou de méthanol à bord, les documents requis par l'ES-TRIN : a) une évaluation des risques conformément à l'article 30.04, b) un descriptif du système de propulsion ou auxiliaire, c) des plans du système de propulsion ou auxiliaire, d) un diagramme de la pression et de la température dans le système, e) le manuel d'exploitation conformément à l'article 30.05, chiffre 5, et f) un dossier de sécurité conformément à l'article 30.05, chiffre 1.	ES-TRIN, article 30.03, chiffre 5, article 30.04 et article 30.05, chiffres 1 et 5	Acceptées	Format PDF

»

Annexe 2 au protocole 8

Amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) par une prescription de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis du RPNR

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

   Après l'indication relative à l'article 8.13 est insérée l'indication suivante :

   « Article 8.14 Sécurité des bâtiments ayant un système de méthanol ou des accumulateurs à bord »

2. *Après l'article 8.13 est inséré l'article 8.14 suivant :*

« Article 8.14
Sécurité des bâtiments
ayant un système de méthanol ou des accumulateurs à bord

1. A bord d'un bâtiment ayant un système de méthanol à bord, le conducteur doit s'assurer qu'une personne à bord dispose des compétences appropriées liées à l'utilisation de ce combustible. Cette condition sera considérée remplie si cette personne dispose par exemple des compétences prévues par les lignes directrices « Exigences en matière de compétences pour l'exploitation de bâtiments utilisant du méthanol comme combustible » publiées par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

2. A bord d'un bâtiment où sont installés des accumulateurs d'une puissance cumulée supérieure à 500 kWh, le conducteur doit s'assurer qu'une personne à bord dispose des compétences appropriées liées à leur utilisation. Cette condition sera considérée remplie si cette personne dispose par exemple des compétences prévues par les lignes directrices « Exigences en matière de compétences pour l'exploitation de bâtiments équipés d'une alimentation électrique pour la propulsion » publiées par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). »

VI. Prescriptions techniques des bateaux

PROTOCOLE 9
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.

VII. Navigation automatisée

PROTOCOLE 10
Navigation automatisée

Pas de résolution.

VIII. Questions relatives à la voie d'eau rhénane

PROTOCOLE 11
Pose d'un fourreau béton en microtunnelier pour le passage d'un réseau de chaleur transfrontalier, sous le Rhin supérieur au p.k. 294,300

Résolution

La Commission Centrale

approuve en vertu des conventions en vigueur la pose d'un fourreau béton en microtunnelier pour le passage d'un réseau de chaleur transfrontalier, sous le Rhin supérieur, au p.k. 294,300, 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 seront annexés à la présente résolution.

Annexe

Annexe au protocole 11

Liste de contrôle pour la pose d'un fourreau béton en microtunnelier pour le passage d'un réseau de chaleur transfrontalier, sous le Rhin supérieur au p.k. 294,300

1. Type d'ouvrage :

Fourreau en béton sous le fond du lit du Rhin, pour un transfert d'énergie calorifique entre les villes de Kehl et Strasbourg.

2. Localité / ville la plus proche :

Strasbourg / Kehl

3. P.k. du Rhin :

294,300

4. Type de travaux :

Terrassement et fonçage

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables :

Inchangée

6. Largeur du chenal navigable :

Inchangée

7. Principales dimensions et caractéristiques de l'ouvrage transversal :

Le fourreau est en béton armé, de longueur 320 mètres linéaires, de diamètre extérieur 2640 mm et diamètre intérieur 2200 mm.

La hauteur minimale de couverture entre l'arête supérieure du fourreau et le fond du lit du fleuve est de 5,50 mètres, satisfaisant la couverture minimale de 2,50 mètres imposée par la résolution 2012-I-13.

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

Sans objet - traversée souterraine

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

Vers l'amont : pont SNCF (680 m)

Vers l'aval : écluse de Gambsheim (15 km)

10. Recouvrement de l'ouvrage dans le fond du lit du fleuve :

5,50 m

B. Informations relatives au déroulement des travaux

11. Description du déroulement des travaux :

La pose de l'ouvrage est prévue par microtunnelier, ne nécessitant aucune ouverture du fond du lit du Rhin. Les travaux se dérouleront entièrement depuis les berges, sans intervention depuis la voie d'eau et sans atteinte des ouvrages stabilisant les berges.

Les différentes phases de réalisation seront les suivantes :

- Phase 1 : terrassement et aménagement des puits d'entrée et de sortie du microtunnelier, côté allemand et côté français. Les puits sont situés en dehors des berges, seules leurs parois pourront être affleurantes des berges.
- Phase 2 : réalisation de l'intervention par microtunnelier sous le fond du lit du Rhin.
- Phase 3 : mise en place de supports acier à l'intérieur du fourreau béton.
- Phase 4 : tubage des conduites acier depuis le puits de sortie côté français.
- Phase 5 : contrôles de soudures.
- Phase 6 : mise en place du calorifugeage.
- Phase 7 : aménagement des regards de visite et remblai.

La technologie de microtunnelier est fiable, avec un positionnement contrôlé en permanence, et ne présente donc pas de risque de déviation de l'axe théorique du fonçage. L'épaisseur de couverture est donc garantie à l'issue de l'opération.

12. Période de réalisation :

La réalisation des travaux est prévue entre janvier 2026 et juillet 2027.

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

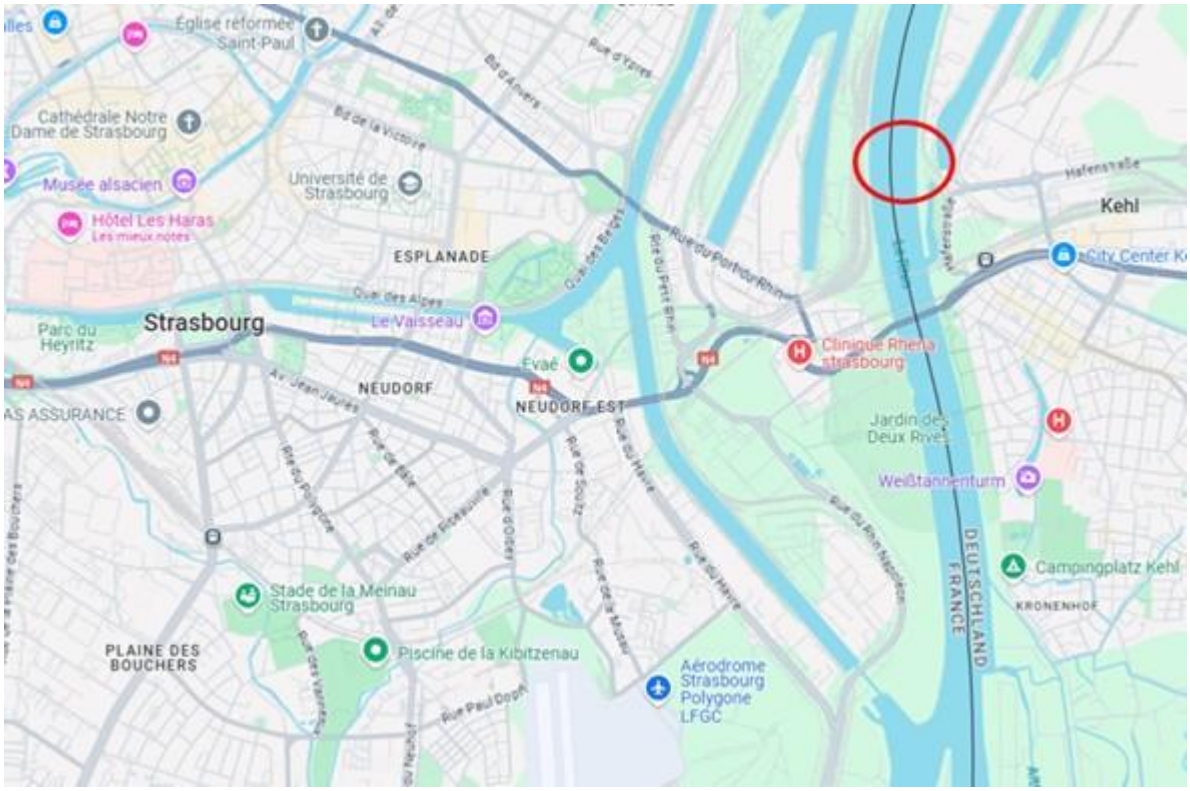
Les opérations seront intégralement menées depuis la berge. Le chantier ne nécessite donc aucune restriction de la navigation.

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

La réalisation des travaux ne nécessite aucun arrêt de navigation.

C. Plans

15. Plan de situation :





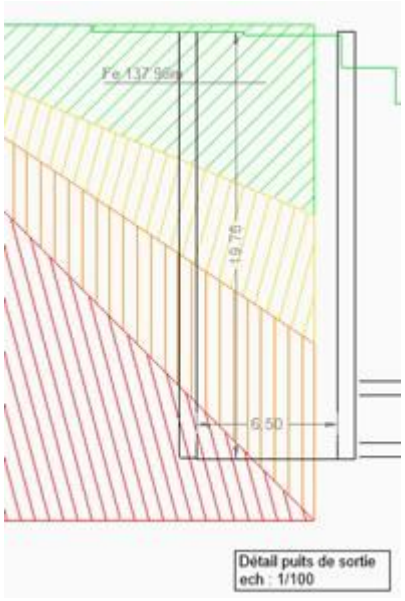

Kehl Arosa Steiger
Vu récemment
Weststraße
Am Yachthafen
20m
Le Rhin

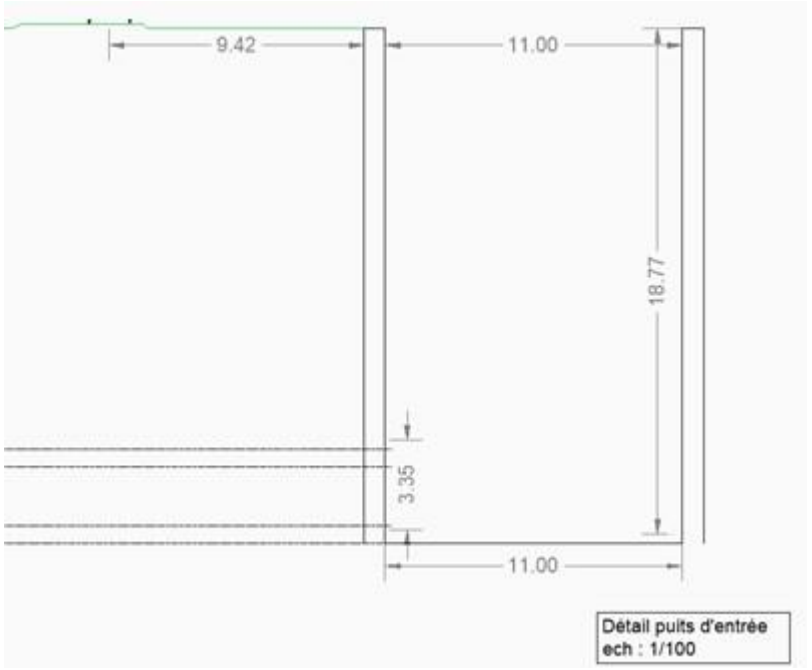
16. Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage transversal (avec profil du fond du lit et zone de jointure aux berges) :

FRANCE

ALLEMAGNE







PROTOCOLE 12
Construction d’un nouveau pont et remplacement du pont existant sur le Lek à proximité de Hagestein (p.k. 949,000)

Résolution

La Commission Centrale,

vu la résolution 2017-II-24 concernant la nouvelle construction et le remplacement du pont de Hagestein au p.k. 949,000,

constate que la construction d'un nouveau pont routier à proximité de Hagestein, au p.k. 949,000, 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 seront annexés à la présente résolution.

Annexe

Annexe au protocole 12

Liste de contrôle pour la construction d'un nouveau pont et le remplacement du pont existant sur le Lek à proximité de Hagestein (p.k. 949,000)

1. Type de pont :

L'ouvrage comprend la construction d'une nouvelle superstructure et le remplacement de la superstructure actuelle.

2. Localité / ville la plus proche :

Nieuwegein et Hagestein

3. P.k. du Rhin :

949,000 (sur le Lek)

4. Type de travaux :

Le pont de Hagestein se composera de deux ponts côte à côte.

Un nouveau pont sera construit en aval (ouest) du pont existant pour le trafic routier allant dans le sens nord-sud. Concernant le trafic routier sud-nord, un nouveau pont sera construit à l'emplacement du pont existant qui sera démoli.

A. Description générale

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

140,80 mètres

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

112,64 mètres

7. Nombre des piles dans les eaux navigables :

Aucune pile n'est prévue dans les eaux navigables.

8. Nombre des piles dans le chenal navigable :

Aucune pile n'est prévue dans le chenal navigable.

9. Nombre des passes navigables ouvertes à la navigation :

Une passe.

10. Largeur de la superstructure du pont :

33,33 mètres par élément de pont.

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

Vers l'amont : Le pont ferroviaire Culemborg de la voie ferrée ’s-Hertogenbosch (Bois-le-Duc) - Utrecht, qui enjambe le Lek à proximité de Culemborg à 8,8 km.

Vers l'aval : pont Jan Blanken sur l'A2 qui enjambe le Lek à proximité de Hagestein à 2,85 km.

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

12. Forme de la superstructure (rectiligne, arquée) :

L'arête inférieure de la travée principale sera en forme d'arc.

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

NAP +15,80 mètres

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

Le point le plus haut de la superstructure dans le chenal navigable (dessous du pont) se trouve à environ 17,80 m + NAP.

15. PHEN (m, système de référence altimétrique) :

Les plus hautes eaux navigables (PHEN) sont de 6,50 m + NAP.

16. Hauteur de la passe navigable en période de PHEN :

La hauteur de la passe en période de PHEN est d'au moins 9,30 mètres.

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

La largeur de la passe en période de PHEN est de 112,64 mètres.

C. Prise en compte de la navigation au radar :

18. Appréciation par des experts / autorités / instituts

Concernant les perturbations radar, le projet doit répondre aux exigences du rapport AVV (AVV, Adviesdienst Verkeer en Vervoer = Service de conseil en matière de trafic et de transport) et singulièrement celles dues aux ponts relativement à la navigation (Rijkswaterstaat, 2000).

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

Les mesures à prendre dépendront des résultats des tests.

20. Configuration prévue du pont :

Pont dalles enjambant sans piles les eaux navigables, construit selon la méthode de l'encorbellement.

21. Matériel de construction prévu :

Béton

D. Informations relatives au déroulement des travaux

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

Méthode de l'encorbellement

23. Période de réalisation :

2025 – 2030

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

Lors de la mise en œuvre, un certain nombre des travaux prévus entraveront la navigation. Ces entraves peuvent être classées dans les classes d'entrave 1 et 2 du RWS.

Classe d'entrave 1 : certaines entraves, par exemple, limitation de la vitesse ou prévention de remous.

Classe d'entrave 2 : délai d'attente maximal de 2 heures pour la navigation, par exemple en raison d'une interdiction de croisement.

N°	Travaux	Entrave prévue (interdiction ou restriction)	Période de mise en œuvre
1	Construction de quais de déchargement et chargement et déchargement le long des rives est et ouest (quantité et/ou intervention à préciser).	Restriction	T2/2025
2	Dragage le long des rives est et ouest (quantité et/ou intervention à préciser).	Restriction	T2/2025 - T4/2029
3	Sécurisation de la voie d'eau le long des batardeaux.	Restriction	T2/2025
4	Mise en place de batardeaux pour la construction des piles.	Restriction	T3/2025
5	Montage/démontage du coffrage pour les équipages mobiles (présence/absence d'entrave et impact de l'entrave à préciser).	Restriction	T3/2026 - T2/2030
6	Bétonnage de la travée principale au moyen d'équipages mobiles ; l'arête inférieure des coffrages empiètera sur le gabarit défini pour la passe navigable (présence/absence d'entrave et impact de l'entrave à préciser).	Restriction	T3/2026 - T2/2030
7	Démolition du pont existant.	Restriction Interdiction	T3/2028
8	Enlèvement des batardeaux mis en place pour la construction des piles.	Restriction	T3/2026 - T3-2028
9	Enlèvement du dispositif de sécurisation de la voie d'eau le long des batardeaux.	Restriction	T4/2030
10	Enlèvement des quais de déchargement le long des rives est et ouest.	Restriction	T4/2030

Tableau 1 : Planification indicative

Avant le début des travaux, les mesures à prendre pour la régulation du trafic et la nature des entraves seront définies dans un plan de gestion du trafic approuvé par l'administration compétente (Rijkswaterstaat Oost-Nederland).

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

La navigation sera complètement interrompue pendant une durée maximale de 24 heures aux fins de la démolition du pont routier existant. Ces travaux sont prévus pour le troisième trimestre 2029.

L’objectif reste de réduire au maximum la durée d’interruption de la navigation. Par ailleurs, plusieurs interruptions de durée plus courtes sont, pour la navigation intérieure, préférables à une interruption de durée plus longue.

E. Plan

26. Plan de situation avec l'ouvrage :



Figure 1 : Représentation virtuelle en 3D

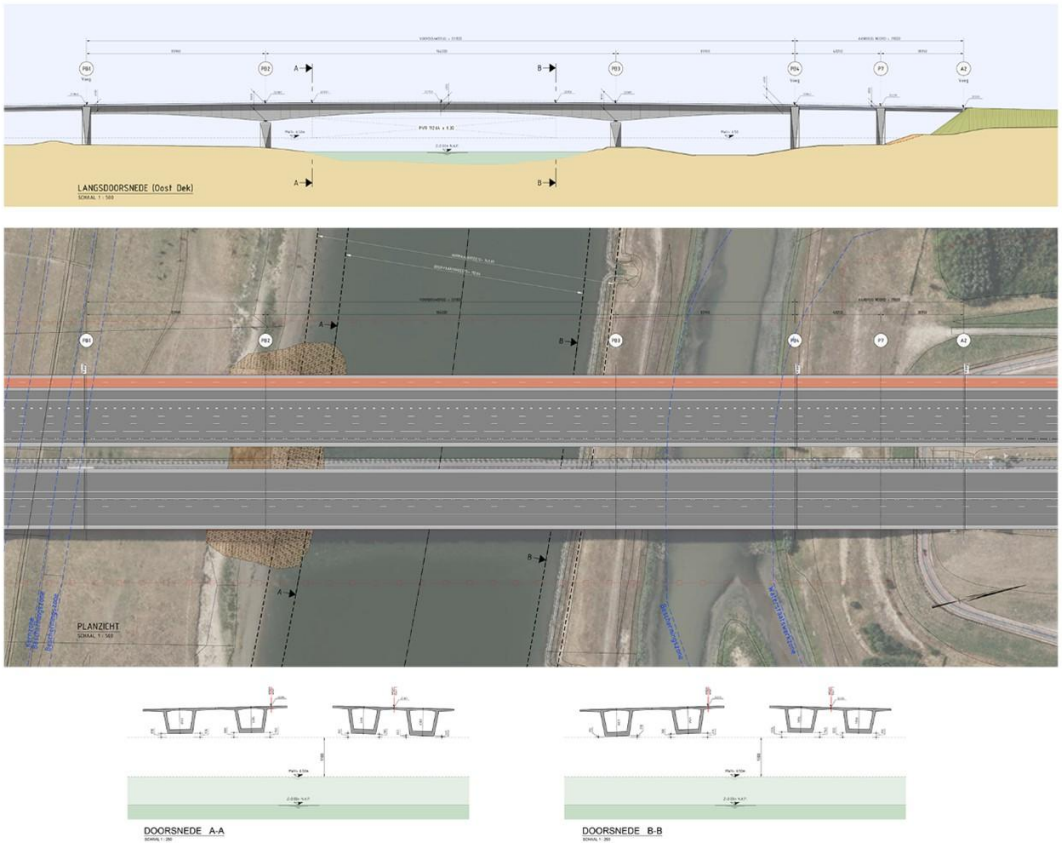


Figure 2 : Vue en plan du nouvel ouvrage

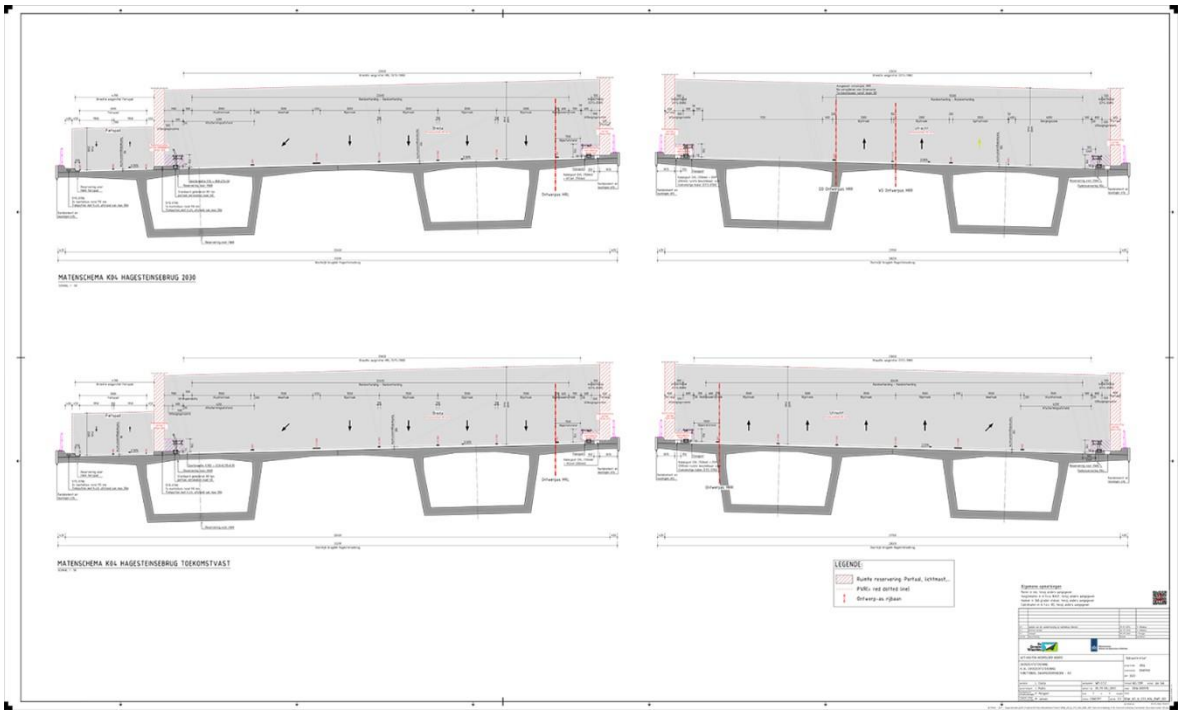


Figure 3 : Section transversale avec indication des dimensions

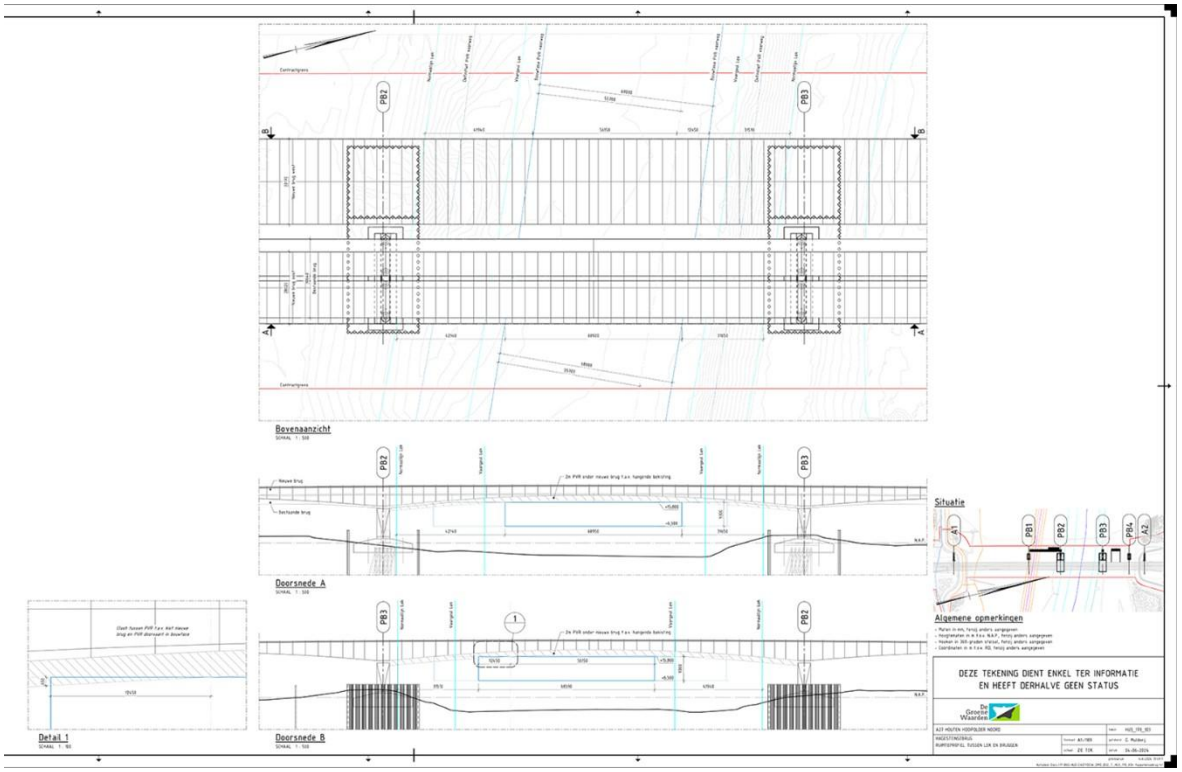


Figure 4 : Gabarit

27. **Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage – Coupe détaillée de la partie sur le Rhin :**

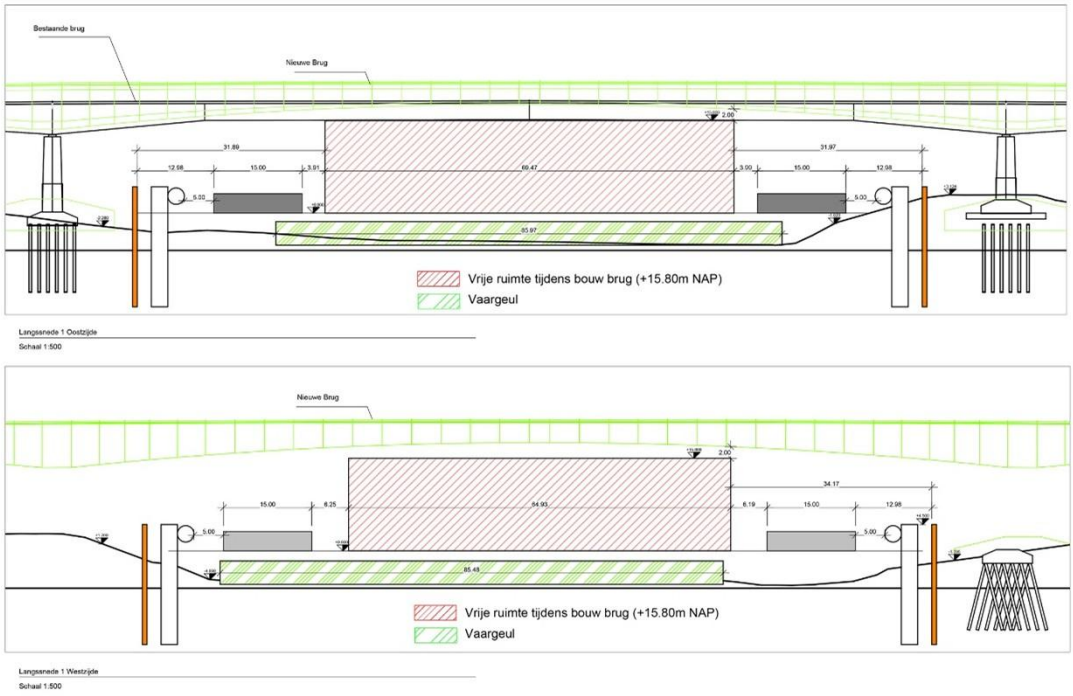


Figure 5 : Section transversale – Gabarit de la passe navigable

PROTOCOLE 13
Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin

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

Annexe au protocole 13

Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin allemand en 2024 - 2025

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Alimentation en débit solide Iffezheim	336,000 – 338,000	Réalisation en cours Alimentation en débit solide / gravier en fonction du débit du Rhin. Le volume déversé en 2024 était de 190.200 m³. Le volume qui sera déversé en 2025 est estimé à 185 000 m³.	Aucune
2	Stabilisation du fond en aval d'Iffezheim	336,000 – 352,000	Réalisation en cours Objectif : empêcher la poursuite de l'érosion du fond, stabilisation du fond. Au cours de l'année 2024, 9.355 m³ de matériau de stabilisation de la classe CP45/125 ont été déversés dans le secteur compris entre le p.k. 336,150 et le p.k. 352,070. En fonction des conditions de débit, il n'est pas prévu de déverser de matériau pour la stabilisation du fond au cours de l'année 2025.	Aucune
3	Dragages d'entretien sur le Rhin supérieur	339,000 – 464,000	Réalisation en cours Le volume dragué en 2024 était de 197 160 m³. Le volume qui sera dragué en 2025 est estimé à 100 000 m³	Prudence dans la zone de chantier
4	Alimentation en débit solide sur le Rhin moyen - Dragage de la retenue de débit solide de Mainz-Weisenau et transfert interurbain	494,300 – 494,460	33ème dragage et suivants Période : contrat-cadre 2025-2027 Volume dragué (contractuel) : 132 000 m³ Rétablissement du profil du lit	Aucune
5	Mesure de remplacement Stabilisation du fond à Bockum-Krefeld	757,700 – 763,600	Début des travaux en novembre 2022. Mise en œuvre de la mesure jusqu'au premier trimestre 2026	Avertisseurs, Prudence dans la zone du chantier
6	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur » Étape 1	700,000 – 865,200 (hors zone d'affaissement minier)	Réalisation des travaux à partir de l'été 2024. Mise en œuvre de la mesure jusqu'en automne 2025.	Aucune
7	Alimentation en débit solide zone d'affaissement minier, Staffel	791,500 – 805,800	Début des travaux en octobre 2023. Mise en œuvre de la mesure de façon discontinue jusqu'à l'automne 2025.	Aucune

PROTOCOLE 14
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 2024

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 le 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

Annexe au protocole 14

Évolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur en aval, année 2024

L'année 2024 a été l'année la plus chaude depuis le début des relevés météorologiques en 1881. En outre, l'hiver doux de 2023/2024 ainsi qu'un printemps exceptionnellement chaud ont donné lieu à des précipitations d'une abondance inhabituelle. Il en résulte que l'année 2024 a été globalement une année nettement trop humide, avec environ 903 l/m² de précipitations. En Allemagne, le semestre hydrologique d'hiver a été le plus humide depuis le début des mesures (source : DWD).

En raison des précipitations abondantes de l'hiver et du printemps 2023/2024, les niveaux d'eau ont évolué en permanence entre les moyennes eaux (MW) et les hautes eaux moyennes (MHW) de janvier à août. Seuls les mois de février, mars et avril ont été brièvement inférieurs aux moyennes eaux (W = 240 cm (2011/2020)). Un pic dans la fourchette située juste sous les hautes eaux (W = 594 cm (2011/2020)) a été constaté le 02.06.2024, avec un niveau d'eau de W = 558 cm.

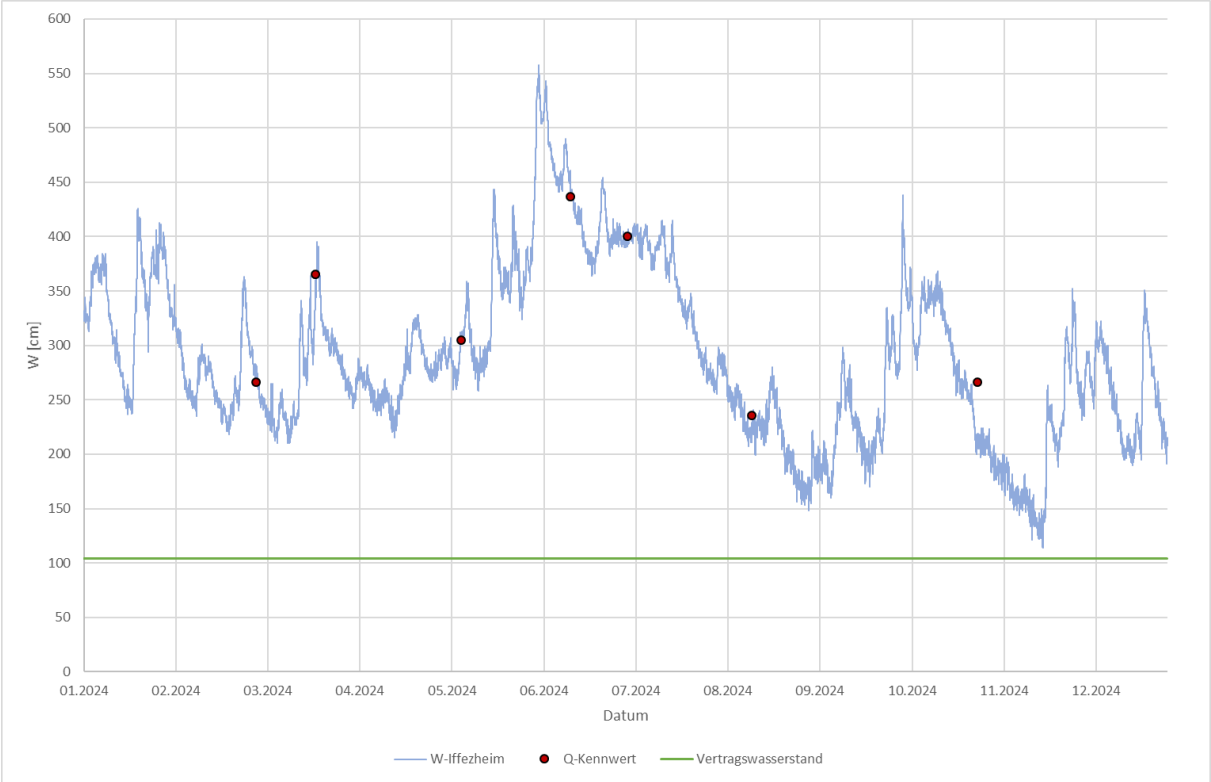
D'août à mi-novembre, les niveaux d'eau sont principalement restés dans la fourchette située en dessous des moyennes eaux, avec une exception de mi-septembre à mi-octobre. Durant cette période, le niveau d'eau se situait à nouveau entre les moyennes eaux et les hautes eaux moyennes en raison de précipitations abondantes. À la mi-novembre, les niveaux d'eau sont ensuite tombés dans la fourchette du niveau d'eau contractuel de 111,058 m au-dessus du niveau de la mer (HS170), ce qui correspond à un niveau d'eau de 104 cm au-dessus du point zéro (PNP) à l'échelle d'Iffezheim, sans toutefois passer en dessous de ce niveau. Les niveaux d'eau ont ensuite augmenté de manière continue pour fluctuer autour des moyennes eaux (± 0,5 - 1 m) jusqu'à la nouvelle année.
En 2024, le niveau d'eau à l'échelle d'Iffezheim n'est pas passé sous le niveau d'eau contractuel.

Ci-après, quelques données statistiques pour l'échelle d'Iffezheim au cours de l'année 2024 :
NNW_{KJ2024} = 114 cm le 19.11.2024 (plus bas niveau d'eau momentané mesuré)
NNW_{KJ2024} = 132 cm le 17.11.2024 (plus bas niveau d'eau momentané mesuré)
MW_{KJ2024} = 290 cm (à titre comparatif $MW_{2014/2023\ (KJ)}$ = 233 cm)
HHW_{KJ2024} = 558 cm le 02.06.2024 (plus haut niveau d'eau momentané mesuré)

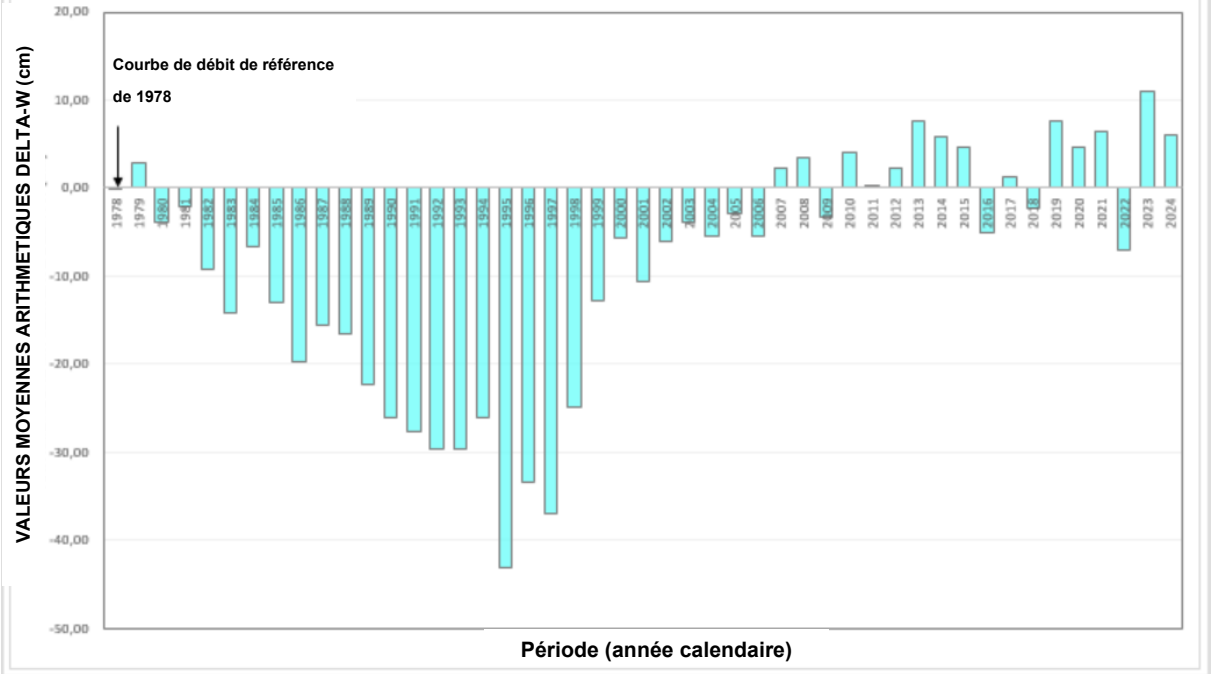
En 2024 le débit a atteint environ 45,3 milliards de m³, pour une moyenne de 36,8 milliards de m³ sur les 10 dernières années (2015/2024).

Sept mesures de débit ont été effectuées en 2024 entre février et octobre. Seule la mesure effectuée le 13.08.2024, avec une valeur de débit Q = 1128 m³/s, était inférieure à 1200 m³/s (ce qui correspond à une valeur à l'échelle de 255 cm).

La moyenne arithmétique des valeurs Delta-W (Wgem – Wber) rapportées à la courbe de débit à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 1978 (courbe de débit de référence) est de +6,00 cm pour l'année 2024.



Moyennes arithmétiques annuelles des valeurs Delta-W (W_{gem}-W_{ber}) rapportées à la courbe de débit à l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,200) de 1978, prise en compte sur la durée uniquement pour les valeurs < MQ (MQ~1200 m³/s)



PROTOCOLE 15
Travaux d'entretien au complexe de barrage-écluse d'Amerongen sur le Nederrijn

Résolution

La Commission Centrale,

constate que les travaux d'entretien au complexe de barrage-écluse d'Amerongen sur le Nederrijn, au p.k. 922, ne soulèvent pas d'objection du point de vue de la navigation si les conditions et restrictions figurant dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement sont respectées.

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

Annexe

Annexe au protocole 15

Liste de contrôle pour les travaux d'entretien au complexe de barrage-écluse d'Amerongen sur le Nederrijn

1. Type d'ouvrage :

Écluse d'Amerongen

2. Localité / ville la plus proche :

Amerongen

3. P.k. du Rhin :

922 (Nederrijn)

4. Type de travaux :

Travaux d'entretien

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables :

Non applicable

6. Largeur du chenal navigable :

Non applicable

7. Principales dimensions et caractéristiques de l'ouvrage transversal :

Longueur du sas de l'écluse = 260 mètres
Largeur du sas de l'écluse = 18 mètres

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

Le sas de l'écluse est situé sur la rive droite. Le barrage d'Amerongen se trouve sur la rive gauche.

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

Vers l'amont ; pont routier de Rhenen à 13 kilomètres.
Vers l'aval ; pont ferroviaire de Culemborg à 20 kilomètres.

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 transversal surplombant le chenal navigable (rectiligne, arquée) :

Non applicable

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

Non applicable

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

Non applicable

13. PHEN (m, système de référence altimétrique) :

NAP (niveau d'eau normal d'Amsterdam) + 8,85 mètres

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

Non applicable

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

18 mètres (largeur du sas de l'écluse)

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

Mouillage sur le busc amont :NAP - 1,0 mètre
Mouillage sur le busc aval : NAP - 1,75 mètre

C. Prise en compte de la navigation au radar

17. Appréciation par des experts / autorités / instituts :

Non applicable

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

Non applicable

19. Forme de construction prévue de l'ouvrage :

Non applicable

20. Matériaux de construction prévu :

Non applicable

D. Informations relatives au déroulement des travaux

21. Description du déroulement des travaux :

- Remplacement des portes de l'écluse, du côté de la tête amont
- Réparation du busc en béton, du côté de la tête amont
- Remplacement d'une grande partie des défenses des aires de mise en place et d'attente

22. Période de réalisation :

Début des travaux : à partir du 15 septembre 2025

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

Une fermeture de 10 jours est prévue pendant la réalisation des travaux.

La navigation pourra emprunter les itinéraires alternatifs suivants pendant la fermeture :

- si la hauteur d'eau le permet et que le barrage d'Amerongen est ouvert, la navigation pourra se poursuivre sur le canal menant au barrage ;
- si le barrage d'Amerongen est fermé, une déviation sera prévue en amont, via le Nederrijn et le canal de Pannerdens, et en aval, via le Waal et le canal d'Amsterdam au Rhin.

L'objectif reste de réduire au maximum la durée d'interruption de la navigation. Par ailleurs, plusieurs interruptions de durée plus courtes sont, pour la navigation intérieure, préférables à une interruption de durée plus longue.

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

Fermeture complète du complexe d'écluses pendant 10 jours.

E. Plans

25. Plan de situation avec l'ouvrage transversal :

Annexe 1

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

Non applicable

Annexe 1 : Plans de situation



Figure 1 : Vue aérienne du complexe de barrage-écluse d'Amerongen



Figure 2 : Photo aérienne du complexe de barrage-écluse d'Amerongen

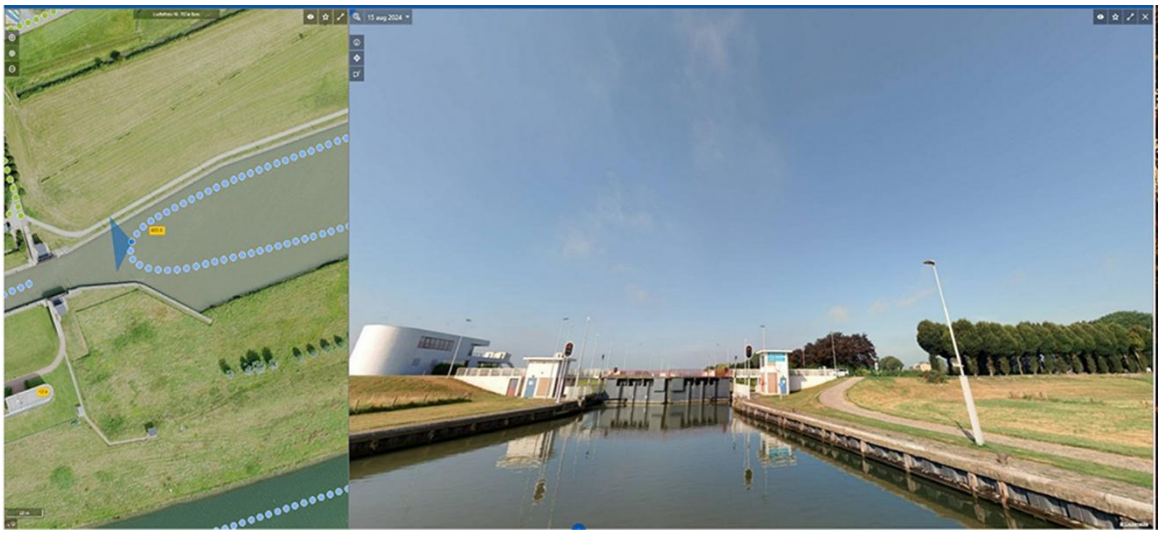


Figure 3 : Écluse d'Amerongen, côté amont



Figure 4 : Barrage d'Amerongen, côté amont



Figure 5 : Emplacement de la section fermée à la navigation (rouge) / Itinéraire de déviation (vert)

PROTOCOLE 16
Modernisation des systèmes d'automatisation industriels aux complexes de barrages-écluses sur le Nederrijn (Driel, Amerongen et Hagestein)

Résolution

La Commission Centrale,

constate que les travaux d'entretien aux complexes de barrages-écluses sur le Nederrijn (Driel au p.k. 891,800, Amerongen au p.k. 922,000 et Hagestein au p.k. 946,900), 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.

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

Annexes

Annexe 1 au protocole 16

Liste de contrôle pour le remplacement des systèmes d'automatisation industrielle au complexe de barrage-écluse de Driel (Nederrijn, p.k. 891,800)

1. **Type d'ouvrage :**

   L'ouvrage concerne le complexe de barrage-écluse de Driel.

2. **Localité / ville la plus proche :**

   Driel

3. **P.k. du Rhin :**

   891,800 (sur le Nederrijn)

4. **Type de travaux :**

   Entretien pour les besoins du remplacement des systèmes d'automatisation industrielle du complexe de barrage-écluse

A. Description générale

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

   Non applicable

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

   Non applicable

7. **Nombre des piles dans les eaux navigables :**

   Non applicable

8. **Nombre des piles dans le chenal navigable :**

   Non applicable

9. **Nombre des passes navigables ouvertes à la navigation :**

   Non applicable

10. **Largeur de la superstructure du pont :**

    Non applicable

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

    Non applicable

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) :

Non applicable

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

Non applicable

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

Non applicable

15. PHEN (m, système de référence altimétrique) :

Non applicable

16. Hauteur de la passe navigable en période de PHEN :

Non applicable

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

Non applicable

C. Prise en compte de la navigation au radar

18. Appréciation par des experts / autorités / instituts :

Non applicable

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

Non applicable

20. Configuration prévue du pont :

Non applicable

21. Matériel de construction prévu :

Non applicable

D. Informations relatives au déroulement des travaux

22. Nature des travaux :

Remplacement des systèmes d'automatisation industrielle

23. Période de réalisation :

T4 2025

Phase 1 : 16.11.25 – 01.12.2025 (fermeture 2 x 2 heures par jour au maximum)

Phase 2 : 8.12.2025 – 10.12.2025 (fermeture complète pendant 48 heures)

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

Pendant la réalisation, un certain nombre des travaux prévus entraveront la navigation. Ces entraves se traduiront par des délais maximums de 2 x 2 heures par jour sur une période de trois semaines (phase 1).

25. Durée des interruptions de la navigation prévues :

Pendant la période d'entretien, l'ensemble du complexe sera complètement fermé à la navigation une seule fois pendant une durée maximale de 48 heures (phase 2).

Pendant les travaux, un itinéraire alternatif pourra être emprunté via le Waal, le canal Amsterdam-Rhin et le Nederrijn.

L’objectif reste de réduire au maximum la durée d’interruption de la navigation.

Par ailleurs, plusieurs interruptions de durée plus courtes sont, pour la navigation intérieure, préférables à une interruption de durée plus longue.

E. Plans

26. Plan de situation avec l'ouvrage :

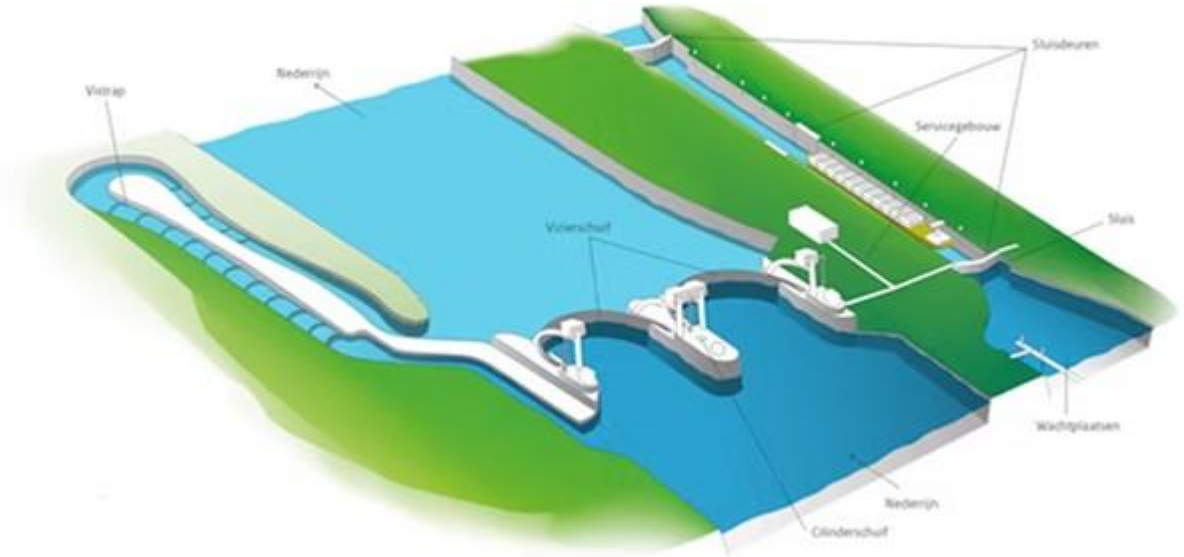


Figure 1 : Représentation schématique du complexe de barrage-écluse de Driel



Figure 2 : Vue d'ensemble du secteur concerné par les travaux

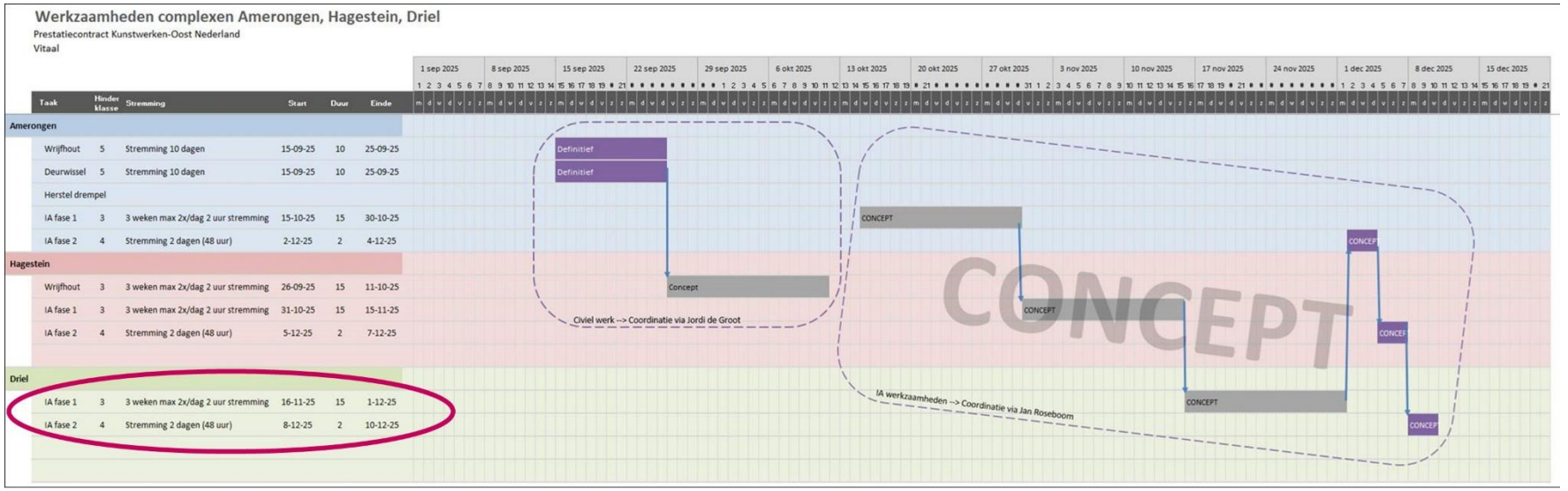


Figure 3 : Calendrier prévisionnel

27. Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage – Coupe détaillée de la partie sur le Rhin :

Non applicable

Annexe 2 au protocole 16

Liste de contrôle pour le remplacement des systèmes d'automatisation industrielle au complexe de barrage-écluse d'Amerongen (Nederrijn, p.k. 922,000)

1. **Type d'ouvrage :**

   L'ouvrage concerne le complexe de barrage-écluse d'Amerongen

2. **Localité / ville la plus proche :**

   Amerongen

3. **P.k. du Rhin :**

   922,000 (sur le Nederrijn)

4. **Type de travaux :**

   Entretien pour les besoins du remplacement des systèmes d'automatisation industrielle du complexe de barrage-écluse

A. Description générale

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

   Non applicable

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

   Non applicable

7. **Nombre des piles dans les eaux navigables :**

   Non applicable

8. **Nombre des piles dans le chenal navigable :**

   Non applicable

9. **Nombre des passes navigables ouvertes à la navigation :**

   Non applicable

10. **Largeur de la superstructure du pont :**

    Non applicable

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

    Non applicable

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) :

Non applicable

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

Non applicable

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

Non applicable

15. PHEN (m, système de référence altimétrique) :

Non applicable

16. Hauteur de la passe navigable en période de PHEN :

Non applicable

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

Non applicable

C. Prise en compte de la navigation au radar

18. Appréciation par des experts / autorités / instituts :

Non applicable

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

Non applicable

20. Configuration prévue du pont :

Non applicable

21. Matériel de construction prévu :

Non applicable

D. Informations relatives au déroulement des travaux

22. Nature des travaux :

Remplacement des systèmes d'automatisation industrielle

23. Période de réalisation :

T4 2025

Phase 1 : 15.10.25 – 30.10.2025 (fermeture 2 x 2 heures par jour au maximum)

Phase 2 : 2.12.2025 – 4.12.2025 (fermeture complète pendant 48 heures)

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

Pendant la réalisation, un certain nombre des travaux prévus entraveront la navigation. Ces entraves se traduiront par des délais maximums de 2 x 2 heures par jour sur une période de trois semaines (phase 1).

25. Durée des interruptions de la navigation prévues :

Pendant la période d'entretien, l'ensemble du complexe sera complètement fermé à la navigation une seule fois pendant une durée maximale de 48 heures (phase 2).

Pendant les travaux, un itinéraire alternatif pourra être emprunté via le Waal, le canal Amsterdam-Rhin et le Nederrijn.

L’objectif reste de réduire au maximum la durée d’interruption de la navigation.

Par ailleurs, plusieurs interruptions de durée plus courtes sont, pour la navigation intérieure, préférables à une interruption de durée plus longue

E. Plans

26. Plan de situation avec l'ouvrage

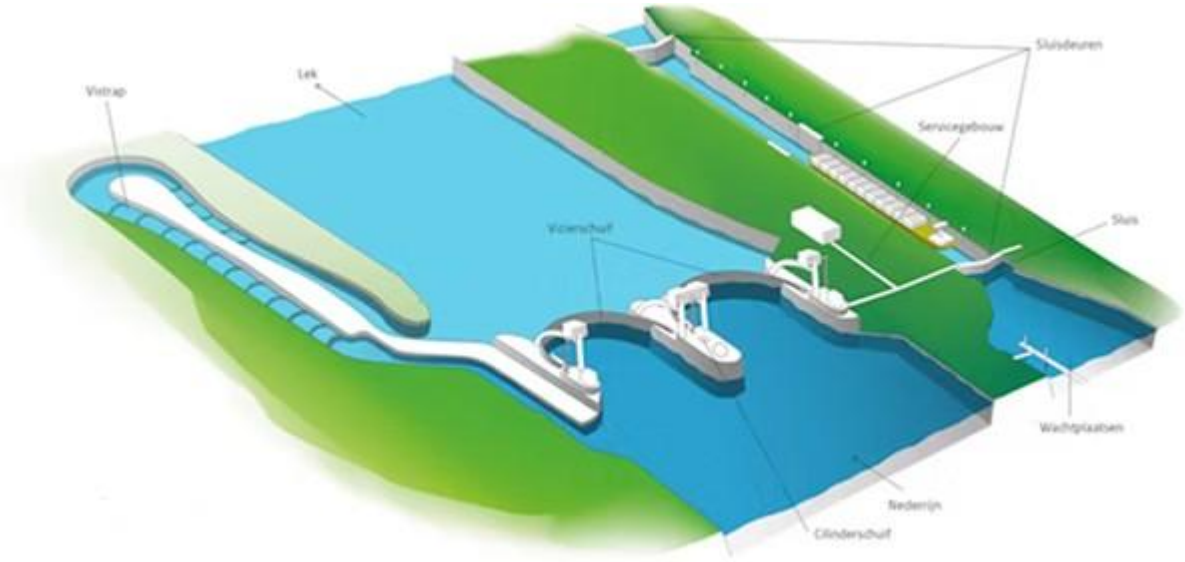


Figure 1 : Représentation schématique du complexe de barrage-écluse d'Amerongen



Figure 2 : Vue d'ensemble du secteur concerné par les travaux

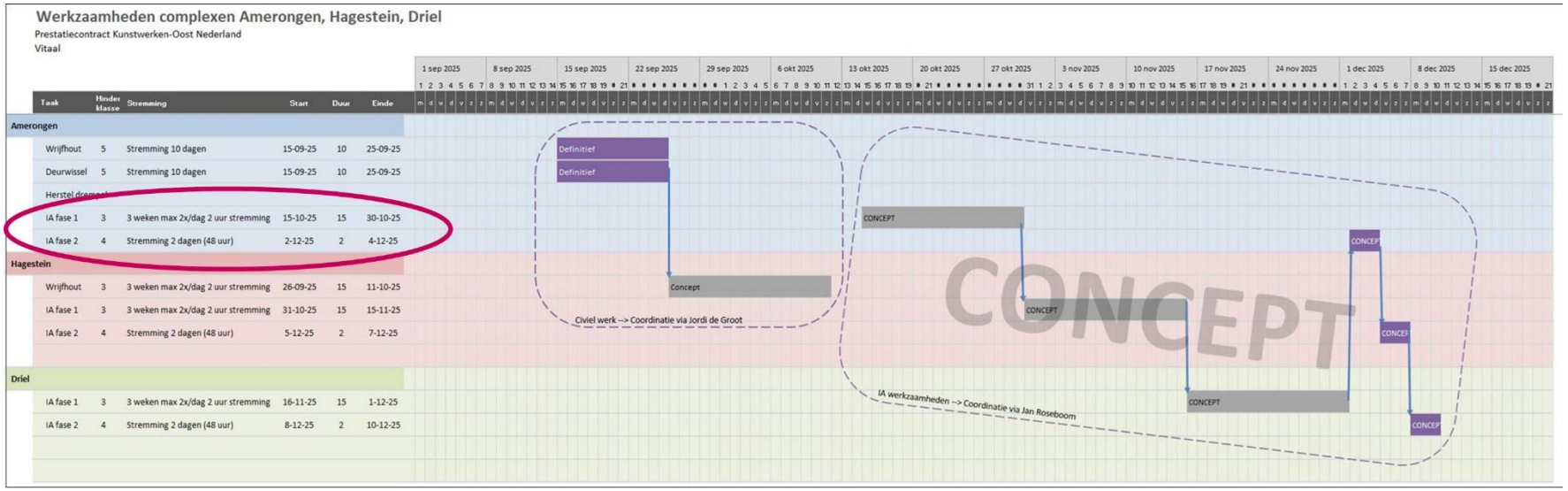


Figure 3 : Calendrier prévisionnel

27. Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage – Coupe détaillée de la partie sur le Rhin :

Non applicable

Annexe 3 au protocole 16

Liste de contrôle pour le remplacement des systèmes d'automatisation industrielle au complexe de barrage-écluse de Hagestein (Lek, p.k. 946,900)

1. **Type d'ouvrage :**

   L'ouvrage concerne le complexe de barrage-écluse de Hagestein

2. **Localité / ville la plus proche :**

   Hagestein

3. **P.k. du Rhin :**

   946,900 (sur le Lek)

4. **Type de travaux :**

   Entretien pour les besoins du remplacement des systèmes d'automatisation industrielle du complexe de barrage-écluse

A. Description générale

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

   Non applicable

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

   Non applicable

7. **Nombre des piles dans les eaux navigables :**

   Non applicable

8. **Nombre des piles dans le chenal navigable :**

   Non applicable

9. **Nombre des passes navigables ouvertes à la navigation :**

   Non applicable

10. **Largeur de la superstructure du pont :**

    Non applicable

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

    Non applicable

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) :

Non applicable

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

Non applicable

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

Non applicable

15. PHEN (m, système de référence altimétrique) :

Non applicable

16. Hauteur de la passe navigable en période de PHEN :

Non applicable

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

Non applicable

C. Prise en compte de la navigation au radar

18. Appréciation par des experts / autorités / instituts :

Non applicable

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

Non applicable

20. Configuration prévue du pont :

Non applicable

21. Matériel de construction prévu :

Non applicable

D. Informations relatives au déroulement des travaux

22. Nature des travaux :

Remplacement des défenses et des systèmes d'automatisation industrielle

23. Période de réalisation :

T3/T4 2025

Remplacement des défenses

26.09.2025 – 11.10.2025 (fermeture 2 x 2 heures par jour au maximum)

Remplacement des systèmes d'automatisation industrielle

Phase 1 : 31.10.2025 – 15.11.2025 (fermeture 2 x 2 heures par jour au maximum)

Phase 2 : 5.12.2025 – 7.12.2025 (fermeture complète pendant 48 heures)

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

Pendant la réalisation, un certain nombre des travaux prévus entraveront la navigation. Ces entraves se traduiront par des délais maximums de 2 x 2 heures par jour sur deux périodes de trois semaines (phase 1 : remplacement des défenses et des systèmes d'automatisation industrielle).

25. Durée des interruptions de la navigation prévues :

Pendant la période d'entretien, l'ensemble du complexe sera complètement fermé à la navigation une seule fois pendant une durée maximale de 48 heures (phase 2).

Pendant les travaux, un itinéraire alternatif pourra être emprunté via le canal Amsterdam-Rhin et le Nederrijn.

L’objectif reste de réduire au maximum la durée d’interruption de la navigation.

Par ailleurs, plusieurs interruptions de durée plus courtes sont, pour la navigation intérieure, préférables à une interruption de durée plus longue.

E. Plans

26. Plan de situation avec l'ouvrage :

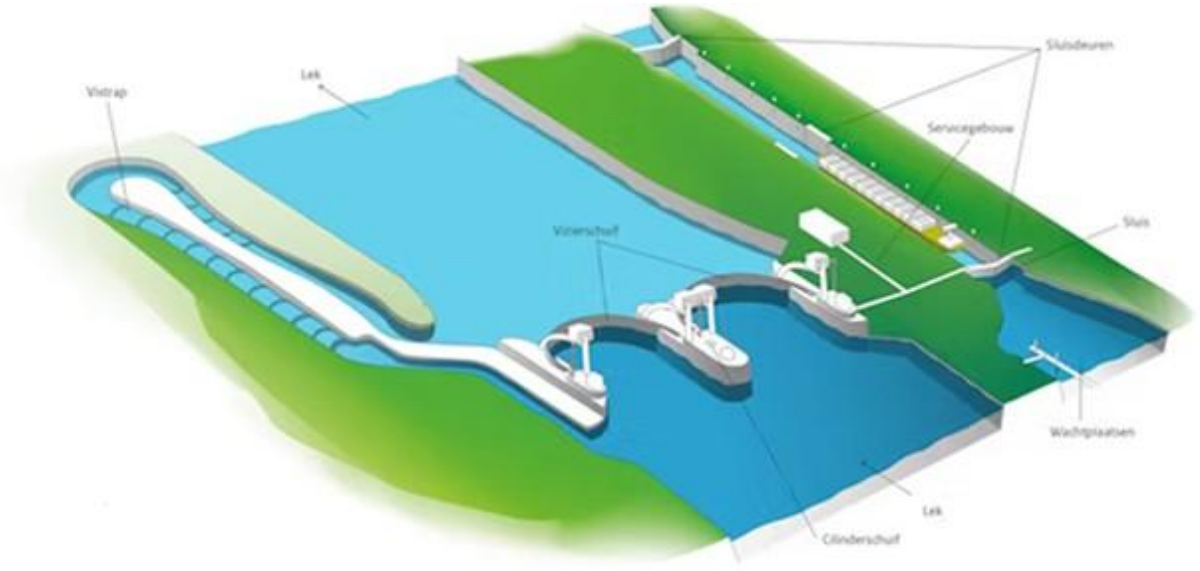


Figure 1 : Représentation schématique du complexe de barrage-écluse de Hagestein



Figure 2 : Vue d'ensemble du secteur concerné par les travaux

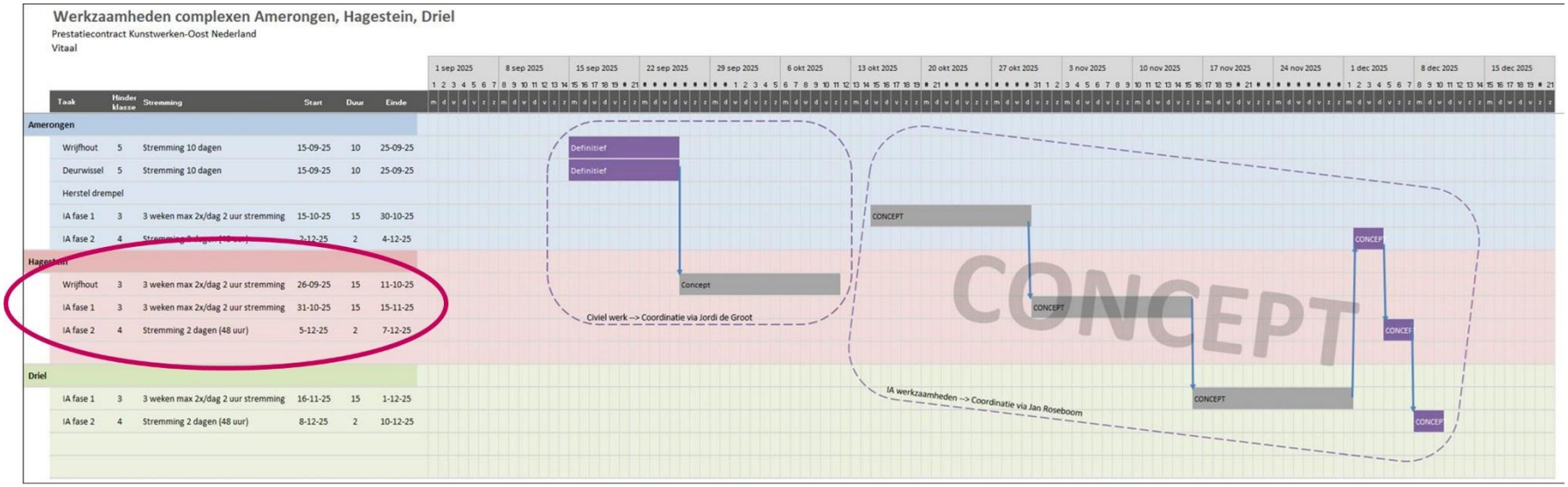


Figure 3 : Calendrier prévisionnel

27. Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage – Coupe détaillée de la partie sur le Rhin :

Non applicable

PROTOCOLE 17
Construction d'un deuxième pont sur le Rhin entre Wörth et Karlsruhe au p.k. 363,400
(adopté par procédure écrite le 28 avril 2025)

Résolution

La Commission Centrale

constate que la construction d'un pont routier entre Wörth et Karlsruhe, au p.k. 363,400, 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 17

Liste de contrôle pour la construction d'un deuxième pont sur le Rhin entre Wörth et Karlsruhe au p.k. 363,400

1. Type de pont :

Construction d'un deuxième pont routier sur le Rhin entre Wörth et Karlsruhe, dans le prolongement de la route fédérale 293.

2. Localité / ville la plus proche :

Karlsruhe

3. P.k. du Rhin :

363,400

4. Type de travaux :

Construction d'un nouveau pont

A. Description générale

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

250 mètres

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

92 mètres

7. Nombre des piles dans les eaux navigables :

Deux piles dans les eaux navigables dans la zone des épis

Le tracé prévu implique des interventions majeures dans des secteurs qu'il convient de protéger, notamment des zones Natura 2000 sur la rive gauche du Rhin. Une dérogation a dû être obtenue à cet égard dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique. Conformément aux conditions applicables à la dérogation, il convient de construire un ouvrage réduisant au minimum les conflits avec les objectifs de préservation.

Le seul type de construction qui pourrait enjamber sans appui la largeur des eaux navigables mentionnée au point 5 serait un pont à haubans. Au regard de la protection de la nature et des espèces, ce type de construction est à considérer comme inadapté. En revanche, un pont dalles ou un pont à poutres réduirait au minimum les conflits avec les objectifs de préservation qui, compte tenu des conditions applicables à la dérogation, doivent impérativement être respectés. Avec ce type de construction, les eaux navigables ne peuvent pas être enjambées sans appui, de sorte que deux piles sont nécessaires.

8. Nombre des piles dans le chenal navigable :

Pas de piles dans le chenal navigable

9. Nombre des passes navigables ouvertes à la navigation :

Une passe navigable

10. Largeur de la superstructure du pont :

31,50 mètres

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

Amont 1,33 km (pont routier Karlsruhe/Maxau)

Aval 20,51 km (pont ferroviaire Germersheim)

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) :

Superstructure voûtée avec une hauteur de poutre modulable.

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

Dans la largeur du chenal navigable, qui est de 92,00 mètres, l'arête inférieure de la superstructure du pont se situe à au moins 9,10 mètres par rapport aux PHEN.

PHEN + 9,10 m ≥ 114,00 m au-dessus du niveau de la mer (DHHN 2016, statut de hauteur 170)

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

env. 121,01 m au-dessus du niveau de la mer (DHHN 2016, statut de hauteur 170)

15. PHEN (m, système de référence altimétrique) :

104,90 m au-dessus du niveau de la mer (DHHN 2016, statut de hauteur 170)

16. Hauteur de la passe navigable en période de PHEN :

> 9,10 mètres

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

env. 120 mètres

C. Prise en compte de la navigation au radar

18. Appréciation par des experts / autorités / instituts :

En ce qui concerne la poursuite de la planification, l'office de l'ingénierie du transport intérieur (Amt für Binnen-Verkehrstechnik) sera chargé de réaliser une expertise radar.

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

Dans les passes navigables, les piles de pont sont équipées de réflecteurs pour faciliter la navigation au radar. À cet effet, des réflecteurs radar fixés sur des flèches suffisamment longues sont préférables à des balises dotées de réflecteurs-radar. D'autres concertations auront lieu avec l'Office des voies d'eau et de la navigation du Rhin supérieur (WSA) lors de la poursuite de la planification.

20. Configuration prévue du pont :

Poutres continues constituant un pont dalles à voûtes dissociées en construction composite en acier.

21. Matériel de construction prévu :

Acier / béton

D. Informations relatives au déroulement des travaux

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

L'ouvrage qu'il est prévu de construire au-dessus de la voie navigable sera un pont à encorbellement. Le dernier élément, qui surplombera largement le chenal navigable, pourra être acheminé par flottaison avant d'être mis en place. L'acheminement des éléments du pont se fera par la voie d'eau fédérale.

D'autres concertations auront lieu avec l'Office des voies d'eau et de la navigation du Rhin supérieur (WSA) lors de la poursuite de la planification.

23. Période de réalisation :

Il est prévu de commencer les travaux en 2028. La durée totale de la construction du pont est estimée à 4 ou 5 ans.

La partie des travaux qui se déroulera dans le chenal navigable devrait durer de 2 à 3 ans.

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

Les prestations de planification relatives à la réalisation de l'ouvrage sont encore en cours d'élaboration et ne sont pas encore définies de manière définitive.

Pour la construction de l'ouvrage, des postes d'accostage et des aires de stationnement, ainsi que des supports auxiliaires, seront installés à l'extérieur du chenal navigable, dont la taille sera réduite pendant la durée des travaux.

Une hauteur de passe de 9,10 m en période de PHEN sera disponible dans la zone du chenal navigable réduit de 60 m pendant la durée des travaux.

25. Durée des interruptions de la navigation prévues :

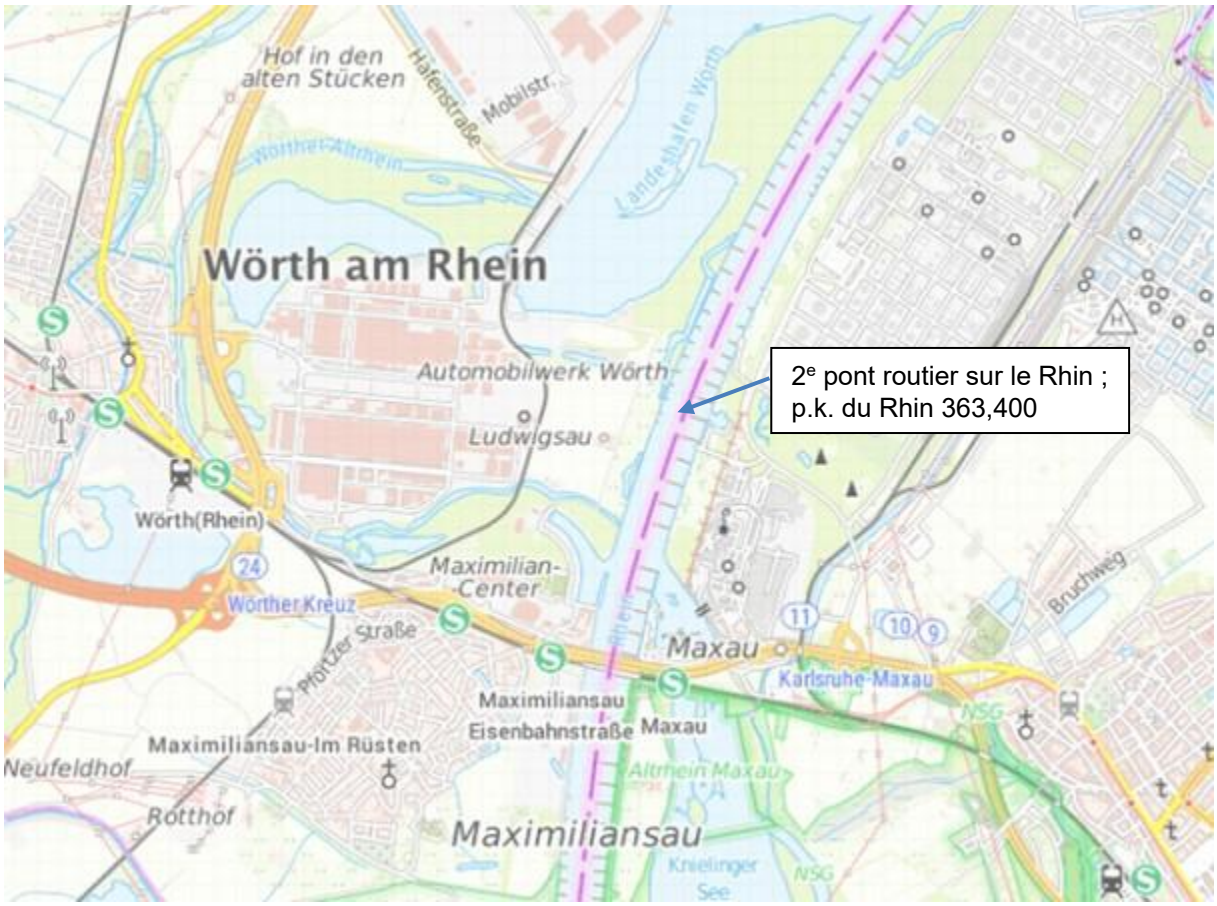
Pendant la durée des travaux, qui s'étendront sur une période de 2 à 3 ans, il faudra s'attendre à ce que la navigation dans la zone du chenal navigable soit perturbée. Cela étant, il subsistera toujours une largeur de chenal navigable de 60 m. Durant cette phase, l'Office des voies d'eau et de la navigation du Rhin supérieur (WSA) pourra, le cas échéant, ordonner une interdiction de croisement et de dépassement. L'acheminement par flottaison et la mise en place des derniers éléments surplombant le Rhin donneront lieu à des interruptions de la navigation, dont la durée ne devrait pas être supérieure à 24h au total.

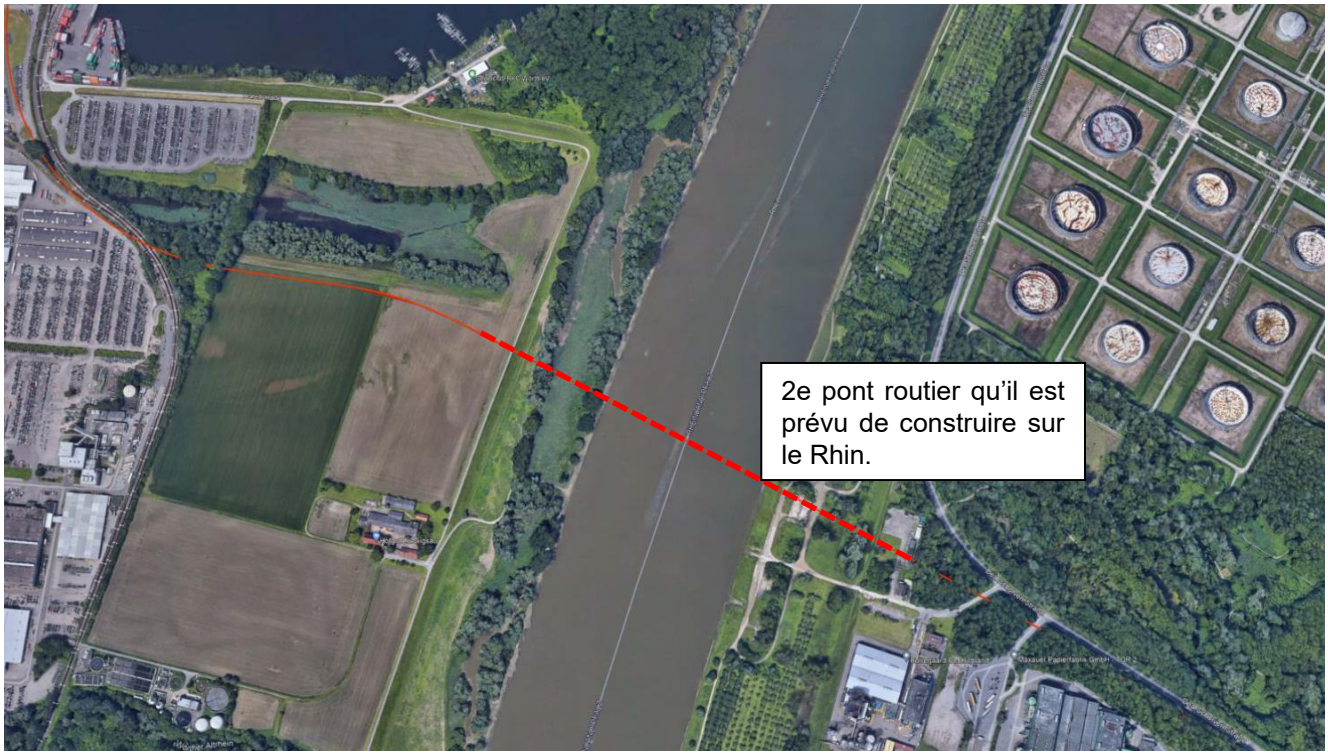
L'objectif reste de réduire au maximum la durée d'interruption de la navigation. Par ailleurs, plusieurs interruptions de durée plus courtes sont, pour la navigation intérieure, préférables à une interruption de durée plus longue.

Des indications plus précises ne pourront être fournies qu'après achèvement des études d'autorisation et concertation sur le déroulement des travaux.

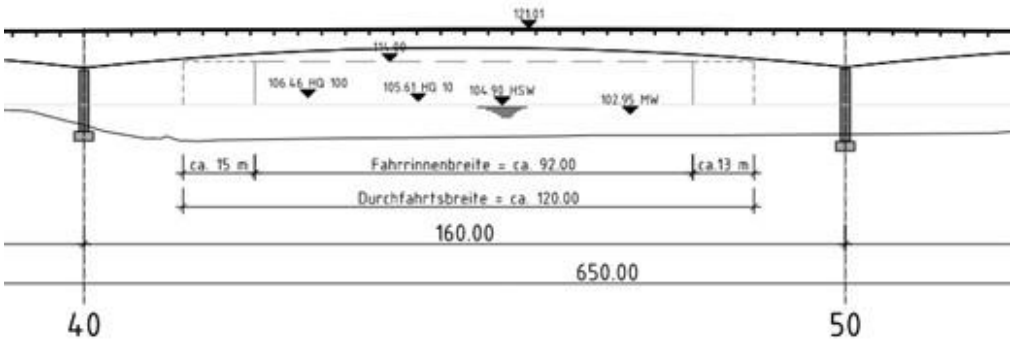
E. Plans

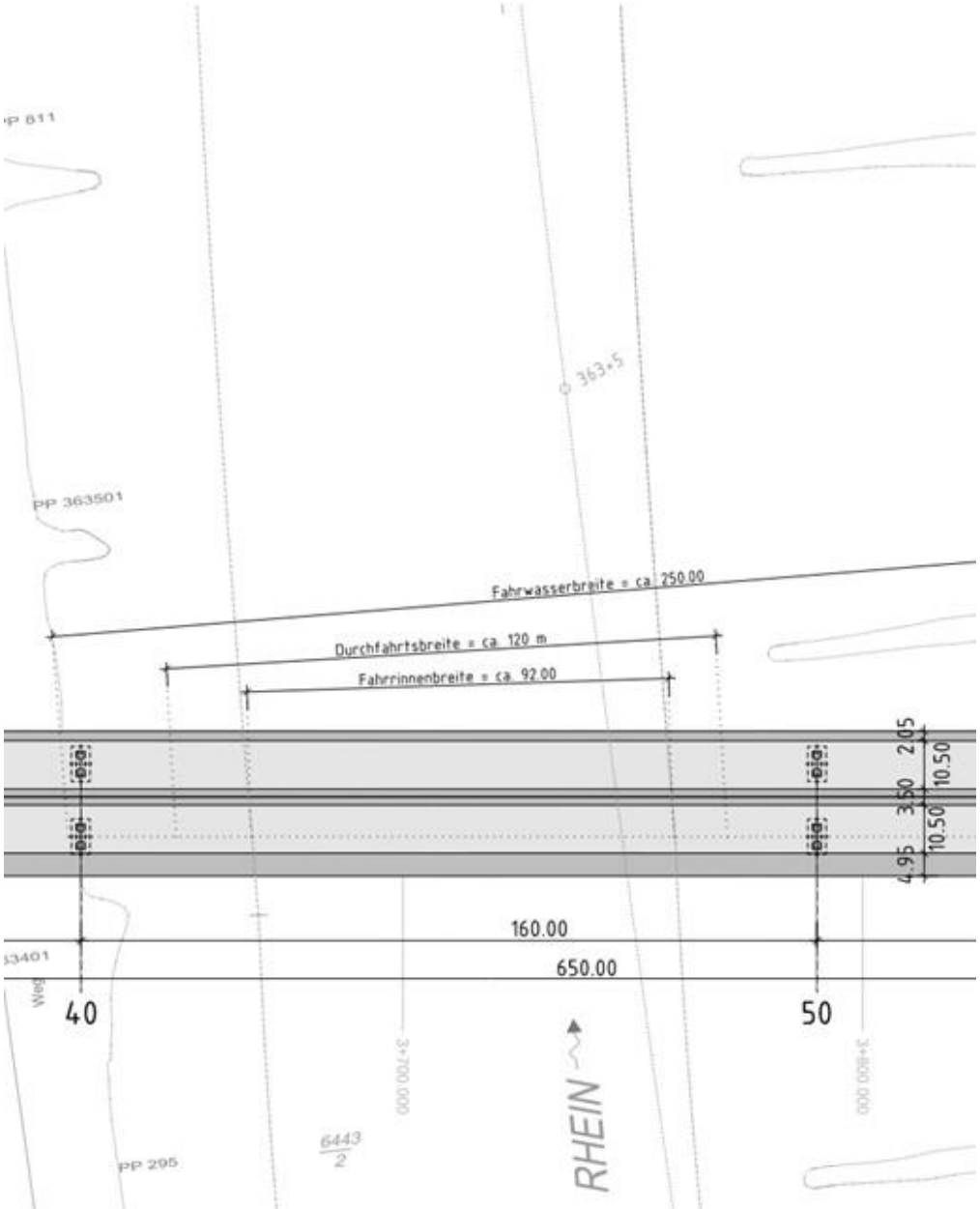
26. Plan de situation avec l'ouvrage :




2e pont routier qu'il est prévu de construire sur le Rhin.

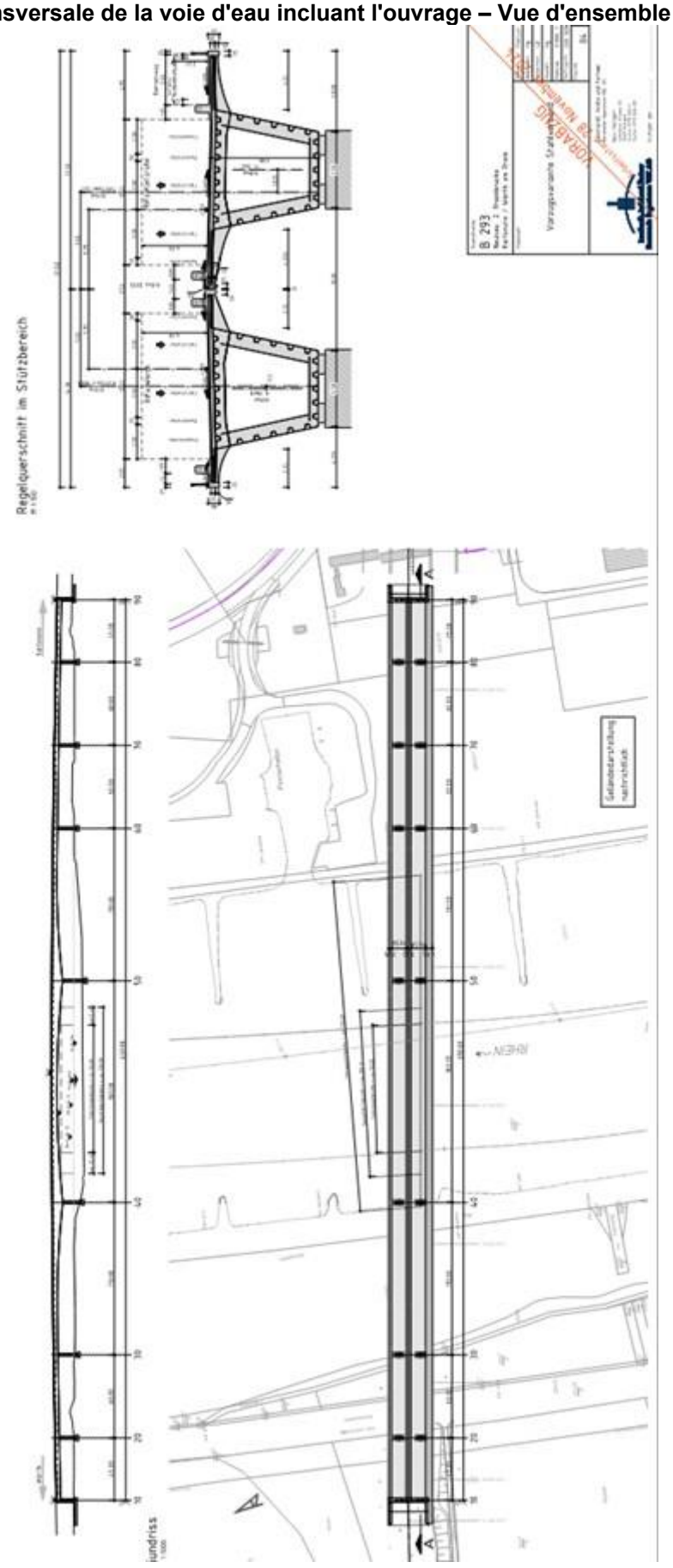
27. Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage
Coupe détaillée de la partie sur le Rhin





Légende : Fahrrinnenbreite = Largeur du chenal navigable / Durchfahrtsbreite = Largeur de la passe navigable
Fahrwasserbreite = Largeur des eaux navigables

Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage – Vue d'ensemble du pont



IX. 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 18
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 18

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
2021-II-16	Approbation d'une modification du RPNR suivant la procédure écrite (Annexe 13, chiffre 6.5)	M	1.6.2022		3.2.2024	19.9.2023	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	9.7.2024	19.9.2023	1.1.2025
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	9.7.2024	19.9.2023	1.1.2025
2022-II-12[1]	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	26.4.2024	19.9.2023	1.1.2025
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	26.6.2024	19.9.2023	1.1.2025
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	5.4.2023	31.12.2024	19.9.2023	1.1.2025
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	26.6.2024	19.9.2023	1.1.2025

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

[1] Les dispositions de la résolution 2022-II-12 ont été publiées au journal officiel belge le 3 octobre 2024.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2023-I-5	Amendement définitif du (RPNR modifiant l'article 6.21, chiffre 2, en lien avec les barges de poussage placées à tribord	M	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024	23.10.2024	1.1.2025
2023-I-6	Amendement définitif du RPNR à la suite de la mise en service d'une nouvelle aire de stationnement « Friesenheimer Insel » (Article 14.03)	M	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024	23.10.2024	1.1.2025
2023-I-7	Amendement définitif du RPNR concernant la navigation de nuit sur le secteur Bingen – St. Goar (Article 9.08)	M	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024	23.10.2024	1.1.2025
2023-I-9[1]	Modification de la date d'entrée en vigueur de la résolution 2022-II-12 relative à un 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	M	1.8.2023			23.10.2024	1.1.2025
2023-II-11	Amendement définitif du RPNR modifiant l'article 3.10, chiffre 1, lettre b), concernant la position des feux de côtés des convois poussés faisant route	M	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024		1.1.2025
2023-II-12	Amendement définitif du RPNR relatif à la signalisation d'interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés (art. 3.32, ch. 3)	M	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024		1.1.2025
2023-II-13	Amendement définitif du RPNR visant à modifier l'annexe 13, chiffre 6.4 (justificatif d'approvisionnement en gazole et reçus relatifs aux transactions de rétribution d'élimination)	M	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024		1.1.2025
2024-I-10	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis du RPNR (Article 4.07)	R	1.12.2024		30.10.2024		1.1.2025
2024-I-11	Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatif à la position des feux de côtés des bâtiments motorisés isolés faisant route (article 3.08, chiffres 1, lettre b) et 5)	M	1.12.2026				
2024-I-12	Amendement définitif du RPNR – Obligation d'annonce (Article 12.01, chiffres 1, 2 et 9)	M	1.12.2026				
2024-II-10	Amendement définitif du RPNR visant à modifier l'annexe 13 concernant la présence à bord des certificats et autres documents exigés par le Règlement annexé à l'ADN	M	1.12.2025				
2024-II-11	Amendements définitifs du RPNR relatifs aux dispositions particulières à certains secteurs (article 9.01, chiffres 2 et 3, et 10.01, chiffre 4)	M	1.12.2025				
2024-II-12	Amendements définitifs du RPNR portant harmonisation du terme « certificat de visite » dans le RPNR	M	1.12.2025				
2024-II-13	Amendement définitif du RPNR et renvoi à l'édition 2025/1 du Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS 2025/1) (Article 1.01)	M	1.1.2026				

[1] Les dispositions de la résolution 2023-I-9 ont été publiées au journal officiel belge le 3 octobre 2024.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2024-II-14	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 2025/1)	M	1.1.2026				

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			9.7.2023	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			10.3.2024	1.2.2024	1.1.2025
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		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2024-II-14	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 2025/1)	M	1.1.2026					

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

3. Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin[1] (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	**)

[1] Compte tenu de la modification du titre du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin dans la version allemande dudit règlement du 8 novembre 2022 (Résolution 2022-II-9), le titre "Verordnung über das Schiffspersonal in der Rheinschifffahrt" ayant été remplacé par "Verordnung die Rheinschiffspersonalverordnung", les amendements adoptés après cette date portent sur ce même règlement dont le titre a été modifié.

*) 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
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	**)
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		9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
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		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-I-3	Amendement à l'article 6.01 du RPN	M	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-I-4	Amendement à l'article 20.01 du RPN	M	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-II-10	Amendements définitifs du RPN (Articles 1.04, 3.02, 4.02, 5.01, 5.02, 12.06, 13.01, 15.01, 16.03,17.01, 18.04, 19.07, 20.01, 20.02, 20.03, 20.06, 20.07, 20.08 et 20.09)	M	1.6.2024	11.3.2024		13.8.2024	7.8.2024	1.1.2025
2024-I-7	Patentes de batelier et équipages - Amendements du RPN (Articles 16.02, 16.03, 16.04 et 16.10)	M	1.1.2025			31.12.2024	1.1.2025	1.1.2025

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2024-I-8	Amendement du RPN (article 1.02, chiffre 57) - Adaptation du RPN pour la prise en compte du Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure actualisé (ES-QIN 2024/1)	M	1.1.2025				1.1.2025	1.1.2025
2024-I-9	Amendement du RPN (Annexe 1) - Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure (Modèle)	M	1.1.2025			31.12.2024	1.1.2025	1.1.2025
2024-II-9	Amendement du RPN - Modification de l'article 11.01, chiffre 2 (obligation de patente) et de l'annexe 5 (Particularités de la navigation sur les tronçons du Rhin recensés comme tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques)	M	1.7.2025					
2024-II-14	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 2025/1)	M	1.1.2026					

4. Comité du règlement de police (Résolution 2024-I-12) :

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Obligation d'annonce (Article 12.01, chiffres 1, 2 et 9) Correction des versions allemande et néerlandaise de l'amendement définitif du 13 juin 2024 (Protocole 2024-I-12)

Au cours de sa réunion tenue le 8 avril 2025, le Comité du règlement de police a constaté une erreur de traduction et a décidé de corriger comme suit l'amendement définitif de l'article 12.01, chiffre 2, lettre f), double lettre dd), du RPNR introduit par la résolution 2024-I-12 au 1er décembre 2026 :

L'article 12.01, chiffre 2, lettre f), double lettre dd) est corrigé (ne concerne que les versions allemande et néerlandaise).

Cette modification vise à corriger une erreur de traduction dans les versions allemande et néerlandaise, où était utilisé « Gesamtleistung / totaal vermogen » au lieu de « Gesamtkapazität / totale capaciteit », qui est le terme technique correct. La version française n'est pas concernée par cette modification.

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

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

RECOMMANDATION N° 2/2024
du 10 décembre 2024

Article 30.01, chiffre 2, et annexe 8 de l'ES-TRIN 2023/1

Utilisation de l'hydrogène en tant que combustible pour la propulsion et l'alimentation électrique à bord du bateau

LETITIA

Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin, l'automoteur ordinaire LETITIA, numéro européen unique d'identification des bateaux 02340402, peut être autorisé jusqu'au 10 décembre 2029 à déroger aux exigences de l'annexe 8 et de l'article 30.01, chiffre 2, de l'ES-TRIN 2023/1 (ci-après appelé ES-TRIN). Cette dérogation est autorisée, à condition que :

1. Pour le bâtiment est disponible une évaluation des risques au sens de l'annexe 8 de l'ES-TRIN (voir **annexe 1**). Les recommandations de cette évaluation des risques doivent être mises en œuvre.

2. À bord du bâtiment est respecté le projet de prescriptions pour le stockage de l'hydrogène gazeux figurant en **annexe 6**, à l'exception des prescriptions suivantes de l'annexe 8, section II, chapitre 3, pour lesquelles des alternatives ont été développées et sont expliquées en **annexe 2** :
   - chiffre 2.3.3.2 ;
   - chiffre 2.3.4.5 ;
   - chiffre 2.3.4.7 ;
   - chiffre 2.3.4.10.

3. Le remplacement des réservoirs interchangeables d'hydrogène doit être réalisé conformément aux procédures énoncées en **annexe 3.**

4. La maintenance du système de piles à combustible doit être assurée conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent se trouver à bord.

5. Tous les membres d'équipage doivent être formés aux dangers, à l'utilisation, à la maintenance et à l'inspection du système de pile à combustible conformément aux indications énoncées en **annexe 4**.

6. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de piles à combustible doivent être recueillies par l'exploitant et doivent être conservées durant cinq ans au minimum. Les données doivent être adressées à l'autorité compétente sur demande.

7. Les conteneurs situés à l'avant et à l'arrière du conteneur interchangeable d'hydrogène doivent être certifiés pour la zone dangereuse concernée.

L’exploitant du bâtiment, ou à défaut le propriétaire du bâtiment, doit adresser à la Commission de visite un rapport d’évaluation aux étapes suivantes :

- 6 mois après mise en service du bâtiment ;
- 2,5 ans après l'adoption de la recommandation ;
- 5 ans après l'adoption de la recommandation.

La délégation néerlandaise transmettra ces rapports au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux États riverains du Rhin et à la Belgique. Les rapports d'évaluation doivent comporter au moins des informations sur les aspects suivants :

a) Panne du système de propulsion à l’hydrogène ;
b) Fuites ;
c) Données relatives à l'avitaillement (hydrogène) ;
d) Réparations et modifications du système de propulsion à l’hydrogène ;
e) Données relatives à l’exploitation ;
f) Volume des déchets huileux et graisseux ;
g) Incidents et accidents.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (24) 79 intern.)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

RECOMMANDATION N° 1/2025
du 12 février 2025

Utilisation de l'hydrogène en tant que combustible pour la propulsion et l'alimentation électrique à bord du bateau

LUDWIGSHAFEN I

Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin, l'automoteur ordinaire LUDWIGSHAFEN I, numéro européen unique d'identification des bateaux 04814780, peut être autorisé jusqu'au 12 février 2030 à déroger aux exigences de l'article 30.01, chiffre 2, et de l'annexe 8 de l'ES-TRIN 2023/1 (ci-après appelé ES-TRIN).

Cette dérogation est autorisée, à condition que :

1. Pour le bâtiment est disponible une évaluation des risques au sens de l'annexe 8 de l'ES-TRIN (voir **annexe 2**). Les recommandations de cette évaluation des risques doivent être mises en œuvre.

2. À bord du bâtiment sont respectées les prescriptions du chapitre 30 et de l'annexe 8, section I et section III, chapitre 1, de l'ES-TRIN. En outre, le projet de prescriptions relatives au stockage de l'hydrogène gazeux, figurant en **annexe 3**, est respecté.

3. Le remplacement des réservoirs interchangeables d'hydrogène doit être réalisé conformément aux procédures énoncées en **annexe 4.**

4. La maintenance du système de piles à combustible doit être assurée conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent se trouver à bord.

5. Tous les membres d'équipage doivent être formés aux dangers, à l'utilisation, à la maintenance et à l'inspection du système de pile à combustible conformément aux indications énoncées en **annexe 5**.

6. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de piles à combustible doivent être recueillies par l'exploitant et doivent être conservées durant cinq ans au minimum. Les données doivent être adressées à l'autorité compétente sur demande.

7. La hauteur du mât de décharge (vent mast) doit correspondre au moins à la hauteur du niveau supérieur de la couche la plus haute des conteneurs d'hydrogène.

L'exploitant du bâtiment, ou à défaut le propriétaire du bâtiment, doit adresser à la Commission de visite un rapport d'évaluation aux étapes suivantes :
- 6 mois après mise en service du bâtiment ;
- 2,5 ans après l'adoption de la recommandation ;
- 5 ans après l'adoption de la recommandation.

La délégation allemande transmettra ces rapports au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux États riverains du Rhin et à la Belgique. Les rapports d'évaluation doivent comporter au moins des informations sur les aspects suivants :

a) Panne du système de stockage de combustible ;
b) Fuites ;
c) Données relatives à l'avitaillement (hydrogène) ;
d) Réparations et modifications du système de stockage de combustible ;
e) Données relatives à l'exploitation ;
f) Volume des déchets huileux et graisseux ;
g) Incidents et accidents.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (25) 4 intern.)

6. Rapport annuel relatif aux lignes aériennes et franchissements au-dessus/sous le fond du lit

Rhin du p.k. 166,64 au p.k. 170,00 (Bâle) et du p.k. 352,07 au p.k. 952,50 (Waal) ou 989,20 (Lek)

N°	Type d'ouvrage	P.k. du Rhin	Localité	Couverture/ hauteur minimum de la passe navigable (m)	Observations
1	Ligne aérienne 110 kV	500,968	Mayence	Nettement > 22 m	Ligne aérienne de la « Deutsche Bahn » parallèle au pont de chemin de fer. Renouvellement prévu de la ligne existante, déjà approuvée en 1957. Le tracé est inchangé. Certains poteaux seront remplacés au même endroit. Des solutions provisoires sont prévues pendant le chantier. Les détails de la mise en œuvre n'ont pas encore été fixés. Il est possible que le chantier débute en 2025. L'impact sur la navigation devrait être minime.
2	Ligne aérienne 380 kV	594,535	Wallersheim/ Niederwerth/ Urbar	Nettement > 22 m	Ligne électrique de la « Amprion GmbH », avec autorisation de 1980. Le tracé est inchangé. Certains poteaux seront remplacés au même endroit. La procédure de déclaration d'utilité publique est en cours. Les détails de la mise en œuvre n'ont pas encore été fixés. Il est possible que le chantier débute en 2025. L'impact sur la navigation devrait être minime.
3	Aqueduc-siphon	696,446	Köln-Niehl	> 15 m	Construction de deux aqueducs-siphon DN3200 et DN2000 de l'entreprise « Stadtentwässerungsbetriebe Köln » vers la station d'épuration de Stammheim ; la procédure de déclaration d'utilité publique est achevée et la mise en œuvre est prévue en 2025. La mesure ne devrait pas avoir d'impact sur la navigation.
4	Aqueduc-siphon	834,000	Obermörmter	3,50 m	Ponceau tubulaire, Amprion A-Nord, mise en œuvre en 2025 La mesure ne devrait pas avoir d'impact sur la navigation.

7. Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle
(Résolution 2023-II-10)

Listes et tableaux pour l'application du RPN
Partie I : Listes en vigueur

1. Liste des médecins reconnus pouvant délivrer un certificat d'aptitude médicale

BE	Une liste des médecins reconnus est disponible sur la page Internet de la Région flamande. Les informations concernant les médecins reconnus en Région wallonne se trouvent sur la page internet de la Région wallonne.
CH	Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Güterstrasse 107 4133 Pratteln Tél. : +41 (0)61 821 82 60
DE	Une liste des médecins reconnus est disponible sur la page suivante : https://www.elwis.de/DE/Binnenschifffahrt/Befaehigungsnachweise/Tauglichkeit/Tauglichkeit-node.html
FR	1. Docteur Carina Abnoun 6, place de l'Homme de Fer 67000 Strasbourg Tél. : +33 (0)3 88 32 46 29
	2. Docteur Philippe Guerault 14, place Armes 21170 Saint-Jean-De-Losne Tél. : +33 (0)3 80 29 07 14
NL	Une liste des médecins reconnus est disponible sur la page suivante : https://www.ilent.nl/onderwerpen/scheepvaart-algemeen/medische-keuring-scheepvaart/keuringsartsen Inspectie Leefomgeving en Transport Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 16191 2500 BD Den Haag Tél. : +31 (0)88 489 00 00

(...)

7. Liste des autorités compétentes pour l'examen administratif de qualification

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
BE	Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tél. : +32 (0)4 231 65 33 Mail : guichet.navigation@spw.wallonie.be	- Matelot - Conducteur - Expert en navigation à passagers - Autorisation spécifique pour la navigation au radar - Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau à caractère maritime - Autorisation spécifique pour les tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
	De Vlaamse Waterweg Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tél. : +32 (0)11 24 40 83	- Matelot - Conducteur - Expert en navigation à passagers - Autorisation spécifique pour la navigation au radar - Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau à caractère maritime - Autorisation spécifique pour les tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	- Patente du Rhin (certificat de qualification de conducteur) - Patente de l'administration - Patente de sport
DE	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthof 51 53121 Bonn Tél. : +49 (0)228 7090-0 Mail : gdws@wsv.bund.de	- Patente du Rhin - Patente de l'administration - Patente de sport - Autorisation spécifique pour la navigation au radar - Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau à caractère maritime - Autorisation spécifique pour les tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques
	Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg - Wesel - Kleve zu Duisburg Mercatorstr. 22-24 47051 Duisburg Tél. : +49 (0)203 2821-0 Mail : ihk@niederrhein.ihk.de	- Matelot
	Industrie- und Handelskammer Magdeburg Hauptgeschäftsstelle Alter Markt 8 39104 Magdeburg Tél. : +49 (0)391 5693-0 Mail : kammer@magdeburg.ihk.de	- Matelot
NL	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	- Matelot - Conducteur - Experts en GNL - Autorisation spécifique pour la navigation au radar - Autorisation spécifique pour les voies d'eau à caractère maritime - Autorisation spécifique pour les tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques - Patente de sport
FR	Direction Départementale des territoires et de la Mer du Nord Service Sécurité Risques et Crises – Unité Sécurité Fluviale 299, rue Saint Sulpice 59508 Douai Cedex	- Patente de sport - Matelot - Conducteur - Attestation spécifique pour la navigation au radar

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Ile-de-France Département Sécurité des Transports Fluviaux Ponant 2 27/29, rue Leblanc 75015 Paris	- Patente de sport - Matelot - Conducteur - Attestation spécifique pour la navigation au radar
	Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Service Mobilités et Crises 14, rue du Maréchal Juin – BP 61003 67070 Strasbourg Cedex	- Patente du Rhin - Patente de sport - Matelot - Attestation spécifique pour la navigation au radar - Attestation spécifique pour naviguer sur les tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques
	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transport et Risques – Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, boulevard Gaston Serpette – BP 53606 44036 Nantes	- Patente de sport - Matelot - Conducteur - Attestation spécifique pour la navigation au radar
	Direction Départementale des Territoires du Rhône Service sécurité et transports Unité navigation fluviale 165, rue Garibaldi – CS 33862 69321 Lyon Cedex 3	- Patente de sport - Matelot - Conducteur - Attestation spécifique pour la navigation au radar
	Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne Services des Risques et Gestion de Crise – Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative – Bâtiment A 2, boulevard Armand Duportal – BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09	- Patente de sport - Matelot - Conducteur - Attestation spécifique pour la navigation au radar

(…)

15. Certificats de secouriste des organisations de secours

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
DE-01	La liste des justificatifs est disponible via le lien suivant : https://www.bg-qseh.de/ExtraEH/erstview.nsf/ShowErst?openform	Centre de formation en secourisme agréé	Voir annexe 6 au RPN	*
NL-01	Nederlands Instituut voor Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek Tél. : +31 (0)168 336 990 Mail : examen@nikta.nl	Organisme de certification	Voir annexe 6 au RPN	Valable du 2 novembre 2023 au 2 novembre 2028
NL-02	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tél. : +31 (0)10 234 43 02 Mail : info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl	Centre de formation en secourisme agréé, pour les porteurs d'appareil respiratoire et l'expert en navigation à passagers	Voir annexe 6 au RPN	Valable du 15 janvier 2023 au 15 janvier 2028
NL-03	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden	Centre de formation en secourisme agréé, pour les porteurs d'appareil respiratoire et l'expert en navigation à passagers	Voir annexe 6 au RPN	Valable du 20 mars 2024 au 20 mars 2029
FR-01	CSI Formation 6A rue de l'industrie Z.I Parc d'activités du Ried 67720 Hoerdt https://www.csi-formation.com/ Contact : Antoine SANNER Tél. : +33 (0)6 37 15 37 75 Mail : direction@csi-formation.com	Centre de formation agréé en secourisme	Voir annexe 6 au RPN	Valable du 31 septembre 2019 au 30 septembre 2029
FR-02	APAVE Exploitation France Immeuble CANOPY 92400 Courbevoie Contact : Fabrice TOULZA Tél. : +33 (0)6 03 52 42 99 Mail : fabrice.toulza@apave.com	Centre de formation agréé en secourisme	Voir annexe 6 au RPN	Valable du 28 septembre 2023 au 27 novembre 2028

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
CH-01	Healthspot GmbH Stücki Park - Village 2. OG Hochbergerstrasse 70 4057 Basel Schweiz Tél. :+41 (0)61 511 92 82 Mail : info@healthspot.ch	Centre de formation agréé en secourisme	Voir annexe 6 au RPN	Valable du 5 février 2025 jusqu'à révocation

* Veuillez noter que tous les centres agréés figurent sur la liste susmentionnée avec leur siège social. Ils peuvent exercer leurs activités dans toute l'Allemagne, quel que soit le lieu où est établi leur siège social. La base de données est complète et à jour.

16. Formation de porteur d'appareil respiratoire

Etat / N° d'ordre	Centre de formation	Contact	Modèle
DE-01	Les cours de formation agréés pour les porteurs d'appareils respiratoires sont publiés sous : https://www.elwis.de/DE/Binnenschifffahrt/Befaehigungsnachweise/Sachkundige/Atemschutzgeraettragende/Atemschutzgeraettragende-node.html		Voir annexe 7 au RPN
NL-01[1]	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel	Tél. : +31 (0)10 234 43 02 Mail : info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl	
NL-02[2]	TvK Instructie B.V. Escudo 17 8305 BM Emmeloord	Tél. : +31 (0)5 276 995 35 https://tvkinstructie.nl/	
NL-03[3]	Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek	Tél. : +31(0)1 683 369 90 Mail : examen@nikta.nl	
NL-04[4]	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden	Tél. : +31 (0)4 133 321 53 Mail : info@nautiektrainingen.nl	
NL-05[5]	Arbode Maritiem B.V. Rector Mulderstraat 21 5962 AH Melderslo		
FR-01[6]	Frédéric Rose formations 52, chemin de Radix 69620 Theize	Tél. : +33 (0)6 72 88 58 66 Mail : frederic.rose@live.fr	
FR-02[7]	Centre de formation « sécurité » ACFI 3, rue des Murailles 44430 Le Loroux-Bottereau	Tél. : +33 (0)2 40 80 06 25 Mail : acfi@ensi-incendie.fr	

1 Valable du 15 janvier 2023 jusqu'au 15 janvier 2028
2 Valable du 14 décembre 2022 au 14 décembre 2027
3 Valable du 2 novembre 2023 au 2 novembre 2028
4 Valable du 20 mars 2024 au 20 mars 2029
5 Valable du 16 octobre 2024 au 16 octobre 2029
6 Valable jusqu'au 27 janvier 2028
7 Valable jusqu'au 11 octobre 2028

Etat / N° d'ordre	Centre de formation	Contact	Modèle
FR-03[1]	APAVE Exploitation France Immeuble CANOPY 6, rue du Général Audran 92400 Courbevoie	Tél. : +33 (0)6 03 52 42 99 Mail : fabrice.toulza@apave.com	
FR-04[2]	CSI Formation 7, rue de l'Industrie 67720 Hoerdt	Tél. : +33 (0)6 37 15 37 75 Mail : direction@csi-formation.com	
FR-05[3]	BELLE MANŒUVRE 11, Place Augustin Normand 14600 Honfleur	Tél : +33 (0)7 64 83 13 80 Mail : sarlbellemanoeuvre@gmail.com	
FR-06[4]	Lycée général, technologique et professionnel Les Catalins 24, avenue des Catalins 26200 Montélimar	Tél : +33 (0)4 75 00 76 76 Mail : ce.0260113g@ac-grenoble.fr	

1 Valable du 30 avril 2024 au 30 avril 2029
2 Valable jusqu'au 9 juin 2029
3 Valable jusqu'au 30 juin 2029
4 Valable jusqu'au 20 juillet 2028.

X. Budget et administration

PROTOCOLE 19
Approbation des comptes de l'exercice 2024 de la Commission Centrale

Résolution

Vu le rapport du Secrétariat sur les comptes 2024 de la CCNR,

vu également le rapport sur les comptes 2024 de l'organisme de contrôle FIBA,

la Commission Centrale approuve ces comptes et donne quitus à la Secrétaire générale.

PROTOCOLE 20
Budget de la Commission Centrale pour 2026

Résolution

La Commission Centrale,

sous réserve de la présentation d'un budget rectificatif où il est tenu compte des conséquences du contrat avec De Vlaamse Waterweg concernant EURIS et du % de compensation de l'inflation sur les salaires à retenir pour 2026,

adopte le tableau des emplois qui fixe à 33,3 ETP le nombre de postes au sein du Secrétariat selon la répartition en annexe ;

adopte le budget 2026 fixé à 3 307 240 € en hausse de 0,16 % par rapport à 2025 ;

fixe les contributions des États membres à 3 210 000 € après prélèvement de 97 240 € sur le fonds de réserve et d'investissement ;

fixe la contribution de chaque État à 642 000 €, sans changement par rapport à 2025.

Les contributions seront versées avant le 1er avril 2026 au compte de la Commission Centrale auprès du CIC Est à Strasbourg.

Annexe

Annexe au protocole 20

Tableau des emplois

Fonction	Grade selon tableau des emplois	ETP 2025	Proposition ETP 2026
SG/SGA/IC	A4-A7	3,0	3,0
ADM	A1-A3	10,0	10,0
ASS	B1-B4	8,6	8,8
CDM	B3-B5	7,0	8,0
TRA	L1-L3	3,5	3,5
ETP		**32,1**	**33,3**

PROTOCOLE 21
Composition du Secrétariat – Prolongation du mandat de la Secrétaire générale

Résolution adoptée par voie de procédure écrite le 20 décembre 2024

La Commission Centrale

décide de prolonger, du 1er novembre au 31 décembre 2025 inclus, l'engagement de Madame Lucia LUIJTEN comme Secrétaire générale de la Commission centrale pour la navigation du Rhin et la remercie sincèrement pour son engagement déterminé.

PROTOCOLE 22
Composition du Secrétariat

Résolution

(i) La Commission Centrale

nomme Mme Hester DUURSEMA Secrétaire générale de la Commission centrale pour la navigation du Rhin pour un mandat allant du 1er janvier 2026 au 31 décembre 2029 inclus.

(ii) La Commission Centrale

renouvelle le mandat de M. Jörg RUSCHE en tant que Secrétaire général adjoint de la Commission centrale pour la navigation du Rhin pour une durée allant du 1er mai 2026 au 30 avril 2030 inclus.

(iii) Les délégations belge, allemande, française, néerlandaise et suisse constatent que le principe de rotation joue un rôle important dans la nomination aux postes de direction du Secrétariat de la Commission. Il n'existe aucun droit à un renouvellement du mandat. À l'expiration du mandat, une procédure de candidature ouverte est organisée et publiée en temps utile.

PROTOCOLE 23
Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2024

Résolution

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2024.

Annexe

Annexe au protocole 23

1. COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRÉTARIAT EN 2024

PRÉSIDENCE ET VICE-PRÉSIDENCE

M. VAN KRUININGEN, Directeur des Affaires maritimes au Ministère de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau des Pays-Bas, chef de la délégation néerlandaise auprès de la CCNR, assume la fonction de **président** de la CCNR depuis le 1er janvier 2024.



M. SEGER, Ambassadeur, chef de la délégation suisse auprès de la CCNR, assume la fonction de **vice-président** de la CCNR depuis le 1er janvier 2024.



DÉLÉGATIONS

M. STALDER, Directeur Général à la Basler Personenschifffahrt AG, a été nommé commissaire-suppléant de Suisse auprès de la CCNR, à compter du 1er janvier, en remplacement de Mme MUNGENAST, appelée à d'autres fonctions mais qui reste experte au sein de la délégation suisse.

Mme KOHLHAAS, Directrice de la sous-division « Navigation » au Ministère fédéral du Numérique et des Transports, a été nommée Commissaire d'Allemagne et cheffe de la délégation allemande auprès de la CCNR, à compter du 1er janvier, en remplacement de M. WEHRMANN, appelé à d'autres fonctions.

M. JANSSENS de BISTHOVEN, Directeur-adjoint de la Direction de la Politique du Transport international, au Service Public Fédéral - Affaires étrangères de la Belgique, a été nommé commissaire de la Belgique auprès de la CCNR, à compter du 4 septembre, en remplacement de M. MILCAMPS, appelé à d'autres fonctions.

Mme BEZUIJEN, Chargée de coordination au Ministère de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau des Pays-Bas, Direction des Affaires maritimes, Service de la navigation intérieure et des voies navigables, a été nommée commissaire-suppléante des Pays-Bas auprès de la CCNR, à compter du 1er septembre, en remplacement de M. MENSINK, parti à la retraite.

M. KÖRSCHGEN, du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), Office fédéral des transports (OFT), Division sécurité, Section navigation, commissaire de Suisse auprès de la CCNR, a quitté la délégation suisse auprès de la CCNR à la fin de l'été.

En conséquence de quoi, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2024 :

ALLEMAGNE

Commissaires :	Mme	KOHLHAAS	
	MM.	GREWE	
		JAEGERS	
	Mme	SCHÄFER	
Commissaires-suppléants :	MM.	LINDEMANN	
		GERHARDT	

BELGIQUE

Commissaires :	Mme	RENAUX	
	MM.	VAN DEN BORRE	
		VUYLSTEKE	
		JANSSENS DE BISTHOVEN	
Commissaires-suppléants :	MM.	DE SPIEGELEER	
		TURF	

FRANCE

Commissaires :	M.	COLAS	
	Mme	BOULDOUYRÉ	
	MM.	LÉANDRI	
		QUIQUANDON	
Commissaires-suppléants :	Mme	KRAJKA	

PAYS-BAS

Commissaires :	M.	VAN KRUININGEN	***Président***
	Mme	NOLAND	
	MM.	TEN BROEKE	
		KASTEEL	
Commissaires-suppléants :	Mme	BEZUIJEN	
	Mme	VAN DER SMAN	

SUISSE

Commissaires :	M.	SEGER	***Vice-président***
	Mme	ETTER	
	M.	RÖTHLINGSHÖFER	
Commissaires-suppléantes :	M.	STALDER	
	Mme	CHRISTEN	

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

Secrétaire Générale :	Mme	LUIJTEN
Secrétaire Général Adjoint :	M.	RUSCHE
Ingénieur en Chef :	M.	WISSELMANN

2. ACTIVITÉS DE LA COMMISSION CENTRALE

2.1 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 13 juin au Palais du Rhin à Strasbourg, sous la présidence de M. VAN KRUININGEN, avec les représentations suivantes :

Organisations intergouvernementales :

- pour la Commission européenne : M. LEZAIC (en ligne)
- pour la Commission de la Moselle : Mme BRÜCKNER

États observateurs :

- Luxembourg : M. NILLES (en ligne)
- Pologne : Mme KOSCHICKA-POSIEVETA
- Tchéquie : M. DABROWSKI

SESSION PLÉNIÈRE ORDINAIRE D'AUTOMNE

La Commission Centrale a tenu sa session plénière ordinaire d'automne le 5 décembre au Palais du Rhin à Strasbourg, sous la présidence de M. VAN KRUININGEN, avec les représentations suivantes :

Organisations intergouvernementales :

- pour la Commission européenne : M. ELEMENLER
- pour la Commission économique pour l'Europe des Nations unies : M. DIONORI et Mme IVANOVA (en ligne)
- pour la Commission de la Moselle : Mme BRÜCKNER

États observateurs :

- Luxembourg : M. NILLES (en ligne)
- Pologne : Mme KAROLAK-WOŹNIAK (en ligne)
- Tchéquie : M. DABROWSKI

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. VAN KRUININGEN, le 12 juin et le 4 décembre à Strasbourg ;

le Sous-Comité Administratif, sous la présidence de Mme SCHÄFER, le 18 avril et le 22 octobre à Strasbourg ;

une réunion spéciale du Comité du Budget et du Sous-Comité Administratif a été organisée le 21 octobre. Cette réunion hybride a eu pour but de présenter la proposition du nouveau règlement du personnel et de répondre aux questions des délégations et du comité du personnel. Le SIRP a également participé à cette réunion.

un Groupe de travail « révision du nouveau règlement du personnel » a été créé et s'est réuni pour les travaux de révision du statut du personnel, sous la présidence de Mme SCHÄFER, le 22 octobre et le 29 novembre ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. VAN KRUININGEN, les 13 mars, 12 juin, 9 octobre et 4 décembre à Strasbourg ;

le Comité économique, sous la présidence de Mme BOULDOUYRÉ, les 13 mars, 11 juin, et 3 décembre à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de M. SEGER, le 9 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de M. KÖRSCHGEN, le 9 avril et sous la présidence de Mme ETTER, le 15 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. TURF, le 10 avril et 16 octobre à Strasbourg ;

le Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE, les 14 mars et 10 octobre à Strasbourg ; Un atelier, sous la présidence de Mme Nethövel-Kathstede sur le marché du travail de la navigation intérieure et son attractivité a été organisé le 14 mars en format hybride ;

le Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. TEN BROEKE, le 9 avril et le 15 octobre à Strasbourg ;

le Comité restreint de navigation, sous la présidence de M. TURF, les 10 avril à Strasbourg, 2 juillet à Anvers et 16 octobre à Strasbourg ;

le Comité des matières dangereuses, sous la présidence de M. DELAERE, le 17 octobre à Strasbourg ;

réunions communes des Comités du Règlement de Visite, de l'Infrastructure et de l'Environnement, économique et du Droit fluvial, sous la présidence de Mme BOULDOUYRÉ, le 11 avril et le 3 décembre 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, du Comité restreint de navigation et du Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de L'INGENIEUR EN CHEF : le 11 juin et le 3 décembre à Strasbourg ;

GROUPES DE TRAVAIL

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. RIETBERG, du 30 janvier au 1er février et du 27 au 29 août à Strasbourg ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. BLAKEWAY, le 13 février, le 10 septembre
et le 12 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail, partie dédiée à la Cybersécurité (RIS/G – cyber), sous la présidence de M. MAURER, le 12 février et sous la présidence de M. HENON, le 9 septembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de Visite, sous la présidence de Mme VAN DIJK-VOLKER, les 7 mars, 20 juin, 26 septembre et 10 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. NEHAB, le 1er mars et sous la présidence de M. BLESSINGER, les 20 septembre et 29 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. GREWE, les 20 et 21 février et les 3 et 4 septembre 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. BELDMANN, du 22 au 26 janvier ainsi que du 26 au 30 août à Genève (Suisse) ;

le Comité d'Administration de l'ADN, sous la présidence de M. BELDMANN, le 26 janvier et le 30 août à Genève (Suisse) ;

le Groupe de travail informel « Formation des experts » (ADN), sous la présidence de M. BÖLKER, du 19 au 21 mars ainsi que du 10 au 12 septembre, à Strasbourg ;

le Groupe de travail informel « des attestations et autres documents de bord sous forme électronique » (ADN), les 10 et 11 avril ;

le Groupe de travail informel « Conférence de rédaction et de traduction » (ADN), les 24 et 25 avril à Strasbourg ;

le Groupe de travail informel « Matières » (ADN), sous la présidence de M. KRISCHOK, du 10 au 12 décembre à Strasbourg.

2.2 Réunions et événements du CESNI

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

Le CESNI a été créé sous l'égide de la CCNR, en concertation avec la Commission européenne. Il a pour mission d'adopter des standards dans différents domaines. Les réglementations respectives au niveau européen et international, notamment celles de la CCNR et de l'Union européenne, peuvent s'y référer en vue de leur application.

Le Comité s'est réuni à deux reprises, sous la présidence de M. BILIC-PRICIC (délégation croate), le 11 avril et le 17 octobre à Strasbourg.

La réunion du 11 avril a permis d'adopter les documents suivants :

- une notice explicative de l'ES-TRIN 2023/1 (Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure).
- la nouvelle édition du Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure, l'ES-QIN 2024/1, ainsi que sa notice explicative.
- les lignes directrices qui définissent les compétences nécessaires pour l'exploitation de bâtiments utilisant des technologies alternatives (alimentation électrique pour la propulsion et le méthanol).

Lors de sa réunion du 17 octobre, le CESNI a poursuivi de manière fructueuse ses travaux dans les domaines suivants :

Le CESNI a adopté la nouvelle édition du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, l'ES-TRIN 2025/1.

Dans le domaine des qualifications professionnelles, les travaux se poursuivent selon le programme de travail du CESNI. En particulier, le Comité a pris connaissance des progrès réalisés pour les futurs standards relatifs aux équipages, ainsi que de l'avancement des réflexions pour les standards pour les outils électroniques.

Dans le domaine des technologies de l'information, le CESNI a adopté le Standard européen pour les services d'information fluviale, l'ES-RIS 2025/1.

Enfin, le CESNI a adopté son programme de travail pour les années 2025-2027.

Basé sur les orientations stratégiques proposées par le Secrétariat de la CCNR et la Commission européenne, cet ambitieux programme de travail est le résultat d'un travail intensif des délégations et de consultations avec les différents acteurs de la navigation intérieure, notamment les organisations agréées représentant l'industrie. Le nouveau programme de travail reflète les priorités de la CCNR et de l'UE, et comprend notamment les tâches suivantes :

- les nouvelles technologies et innovation ;
- les prescriptions modernes et flexibles relatives aux équipages ;
- la numérisation de la navigation intérieure, y compris les bateaux automatisés, les documents numériques, les équipements de navigation et d'information ainsi que les outils électroniques d'enregistrement et d'échange d'informations relatives aux équipages ;
- la révision et le développement de standards permettant de garantir un haut niveau de sécurité dans la navigation intérieure et de suivre l'évolution technique.

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. STANGL-BRACHNIK (délégation autrichienne), les 5 et 6 mars, les 18 et 19 juin, les 24 et 25 septembre ainsi que les 28 et 29 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail temporaire des prescriptions techniques applicables aux combustibles de substitution à bord des bateaux de navigation intérieure (CESNI/PT/FC), présidé par M. PAULI, (expert sur invitation de la délégation allemande), s'est réuni les 1er et 2 février en ligne, les 3 et 4 juillet à Rotterdam, puis présidé par M. SEGIETH (délégation allemande), les 13 et 14 novembre en ligne ;

le Groupe de travail temporaire des dispositions transitoires dans le domaine des prescriptions techniques des bateaux (CESNI/PT/DT), présidé par M. DELAERE (délégation belge) s'est réuni le 25 mars en ligne et le 9 septembre en ligne ;

le Groupe de travail temporaire pour le nouveau modèle de certificat de bateau (CESNI/PT/MOD), présidé par Mme VAN DIJK (délégation néerlandaise), le 30 janvier en ligne, le 15 mai en ligne et 7 octobre en ligne ;

le Groupe de travail des qualifications professionnelles (CESNI/QP), présidé par Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE (délégation allemande), s'est réuni le 29 février à Strasbourg, le 23 mai à Budapest, puis présidé par M. VAN DEN BOSSCHE (délégation belge), le 19 septembre et le 28 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail temporaire de la gestion de qualité (CESNI/QP/QM), présidé par Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE (délégation allemande), s'est réuni en ligne le 26 février et 14 mai, puis présidé par M. VAN DEN BOSSCHE (délégation belge), le 16 septembre et le 25 novembre ;

le Groupe de travail temporaire des prescriptions relatives aux équipages (CESNI/QP/Crew), présidé par Mme LIÉGEOIS (délégation belge) s'est réuni les 28 février à Strasbourg, 22 mai à Budapest, 18 septembre à Strasbourg, puis présidé par Mme KLIEST (délégation néerlandaise), le 27 novembre ;

le Groupe de travail des technologies de l'information (CESNI/TI), présidé par M. KORTMAN (délégation néerlandaise) s'est réuni les 14 et 15 février et présidé par M. OUDENES (délégation néerlandaise) les 11 et 12 septembre à Strasbourg ;

Les Groupes de travail temporaires CESNI/TI se sont réunis comme suit :

- le Groupe de travail sur le système d'annonces électroniques en navigation intérieure (CESNI/TI/ERI), sous la présidence de M. OUDENES, le 25 juin à Bâle et le 14 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 27 juin à Bâle et 13 novembre à Strasbourg ;
- le Groupe de travail pour les avis à la batellerie (CESNI/TI/NtS), sous la présidence de M. PLASIL, le 25 juin à Bâle et le 15 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, le 27 juin à Bâle et le 13 novembre à Strasbourg.

2.3 Travaux réglementaires

2.3.1 Amendement du RPNR en matière de règles de circulation : feux et annonce électronique

Le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) a été amendé en ce qui concerne la position des feux de côtés, pour les bâtiments motorisés isolés faisant route. L'amendement adopté en session plénière impose donc de façon explicite de placer les feux de côtés à l'arrière des bâtiments. Il précise également les exceptions à cette prescription : ainsi celle-ci ne s'applique pas à certains bâtiments destinés au transport de passagers, aux bateaux de plaisance, ainsi qu'à certains bateaux traditionnels et à leurs répliques. Les autres dispositions concernant les feux de côté restent inchangées.

Cet amendement entrera en vigueur le 1er décembre 2026.

2.3.2 Amendements du RPNR concernant la dématérialisation de divers documents

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

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

L'amendement entrera en vigueur le 1er décembre 2025.

2.3.3 Amendements du RPNR concernant des dispositions particulières

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

- Entre la Dreirosenbrücke (p.k. 167,80) et la Mittlere Rheinbrücke (p.k. 166,53) à Bâle, les bâtiments motorisés, les convois remorqués et les convois poussés doivent tenir à la remonte une vitesse minimale de 4 km/h. À partir d'une longueur de 110 m devra être tenue une vitesse minimale de 6 km/h. L'objectif est d'augmenter le niveau de sécurité, car les courants peuvent être importants dans ce secteur.
- En raison des évolutions de la construction navale, les risques relatifs à l'entrée du port de Bâle sont réduits. Ainsi, la manœuvre spécifique concernant l'entrée dans le port de Bâle est considérée comme obsolète : elle sera supprimée du RPNR.
- Dans le secteur compris entre Bâle et les écluses de Kembs, la marque de crue se situe à 8,20 m. La navigation peut toutefois être autorisée jusqu'à une hauteur d'eau de 8,50 m à l'échelle de Bâle-Rheinhalle. Mise en place à la suite des importantes inondations de 1999, cette disposition n'a cependant jamais été appliquée : elle sera supprimée du RPNR.

2.3.4 Harmonisation des cadres juridiques rhénan et de l'UE concernant le personnel

Plusieurs amendements du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) ont été adoptés lors de la session plénière de printemps 2024.

Une première modification permet aux États membres de la CCNR d'offrir deux voies pour l'obtention du certificat de qualification d'expert en navigation à passagers : soit par la participation à une formation continue et par la réussite de l'examen final, soit par la seule réussite d'un examen administratif.

Une seconde adaptation du RPN concerne la prise en compte du Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure actualisé (ES-QIN 2024/1). En effet, une nouvelle version de l'ES-QIN a été adoptée par le CESNI (Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure) le 11 avril 2024. Le principal amendement vise à renforcer la formation pour le niveau de commandement. L'objectif est de mieux préparer les conducteurs à naviguer et à manœuvrer à proximité de navires de mer.

Enfin, un dernier amendement vise à compléter le modèle de certificat médical (annexe 1 du RPN).

2.3.5 Réduction significative des secteurs à risques sur le Rhin

Lors de sa session plénière du 5 décembre 2024, la CCNR a adopté une réduction significative des secteurs à risques sur le Rhin.

Le nombre de tronçons à risques sera ainsi limité à deux secteurs situés sur le Rhin supérieur (p.k. 335,66 à 425,00) et sur le Rhin moyen (p.k. 498,45 à 592,00).

L'objectif de la CCNR est d'assouplir les prescriptions pour la profession, lorsque cela est possible sans compromettre la sécurité.

Cette mesure permettra également de faciliter l'accès aux conducteurs à la navigation rhénane, de flexibiliser les conditions de travail et de lutter ainsi contre la pénurie de personnel qualifié.

Avec la résolution adoptée en décembre 2024, les secteurs à risques seront les suivants :

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

La résolution entrera en vigueur le 1er juillet 2025.

2.3.6 Atelier de réflexion sur le marché du travail et son attractivité

Le secteur européen de la navigation intérieure est confronté à une importante pénurie de personnel. Cette pénurie pourrait compromettre les objectifs ambitieux de report modal en faveur de ce mode de transport. Dans ce contexte, la CCNR a organisé un atelier de réflexion sur le marché du travail et son attractivité. L'atelier s'est tenu à Strasbourg et en ligne, le jeudi 14 mars 2024. Il a notamment rassemblé les États membres de la CCNR, d'autres États européens, la Commission européenne, les organisations internationales s'intéressant à la navigation intérieure et la profession (partenaires sociaux et instituts de formation). L'objectif était de faire un état des lieux de la situation actuelle, en s'appuyant sur les données statistiques et les mesures mises en place en Europe. Lors d'une discussion participative, les participants ont également été invités à réfléchir à de nouvelles idées pour faire face à la pénurie de personnel qualifié.

2.3.7 Amendement du RPN concernant les patentes nationales

Les autorités nationales pourront reconnaître les patentes nationales sur l'intégralité du Rhin : elles pourront être utilisées en lieu et en place de la patente de sport ou de la patente de l'administration.

Cet amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation du Rhin (RPN) entrera en vigueur le 1er juillet 2025.

2.4 Travaux relatifs aux services d'information fluviale

2.4.1 Amendement du RPNR concernant l'extension de l'obligation d'annonce par voie électronique

Un amendement du RPNR concerne l'extension de l'obligation d'annonce par voie électronique, qui a été introduite de manière progressive depuis 2010. L'annonce par voie électronique facilite l'échange de données entre les bâtiments et les centrales de secteur, et permet une meilleure gestion du trafic et des avaries. Cette nouvelle extension s'applique désormais aux bâtiments d'une longueur supérieure à 86 m disposant d'une ou plusieurs cales pour le transport de marchandises. Elle concerne également les bâtiments utilisant une autre source d'énergie pour la propulsion que le gazole ou le gaz naturel liquéfié (GNL) (par exemple, le méthanol, l'hydrogène gazeux et les accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh). Les autorités compétentes peuvent accorder aux bateaux d'excursions journalières une dérogation à cette obligation d'annonce.

Cet amendement entrera en vigueur le 1er décembre 2026.

2.4.2 Nouvelle édition de l'ES-RIS

À partir du 1er janvier 2026, le RPNR renverra à la nouvelle édition de l'ES-RIS (Standard européen pour les services d'information fluviale).

L'ES-RIS 2025/1 comporte des modifications concernant les appareils ECDIS intérieurs et AIS intérieurs, les avis à la batellerie et les annonces par voie électronique. Il permettra en outre de déclarer dans les annonces par voie électronique la présence à bord d'installations exploitant des sources d'énergie alternative, comme l'hydrogène, le méthanol ou des accumulateurs pour la propulsion.

2.5 Travaux relatifs aux prescriptions techniques des bateaux et verdissement de la flotte

Lors de la session plénière, la CCNR a décidé de modifier conjointement ses règlements (RVBR, RPNR et RPN) pour renvoyer à l'ES-TRIN 2025/1 (Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure).

La CCNR et l'UE mettront en vigueur l'ES-TRIN 2025/1 de manière coordonnée au 1er janvier 2026. Cette nouvelle édition participe à faciliter le verdissement de la flotte car elle inclut notamment des prescriptions pour l'usage du méthanol comme combustible, pour les propulsions électriques et pour les accumulateurs lithium-ion.

Ainsi, comme prévu dans sa feuille de route pour la réduction des émissions, la CCNR s'attache à adapter le cadre réglementaire pour accompagner la transition énergétique de la navigation rhénane.

Par ailleurs, la nouvelle édition de l'ES-TRIN prévoit notamment des simplifications administratives en ce qui concerne les moteurs et les stations d'épuration de bord et contient d'autres amendements.

2.6 Questions relatives à la voie d'eau rhénane

Lors de sa session plénière de printemps 2024, la CCNR a approuvé différents projets de chantiers sur le Rhin, tels que :

- l'extension de l'établissement flottant du club nautique AWSC d'Altenheim, destiné aux menues embarcations ;
- la réalisation d'ouvrages de rejets d'eaux de rabattement de nappe phréatique, à Vogelgrun et Geiswasser.

Par ailleurs, la CCNR a validé un projet d'abaissement du niveau d'eau sur le Rhin supérieur, afin de réaliser des inspections. Ces inspections concernent les digues latérales des biefs de Strasbourg, Gerstheim, Rhinau et Marckolsheim. Elles ont lieu tous les 5 ans, pour des questions de sécurité. Un avis à la batellerie a précisé calendrier envisagé. Il a été communiqué au second trimestre 2024 en amont de ces abaissements.

Enfin, la CCNR se félicite des mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin et sur le Waal : l'alimentation en débit solide à l'aval d'Iffezheim, la stabilisation du fond en aval d'Iffezheim et à Bockum-Krefeld, et le dragage du chenal navigable du Waal.

Lors de sa session plénière d'automne 2024, la CCNR a approuvé différents projets de chantiers sur le Rhin, tels que :

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

Par ailleurs, la CCNR a validé la fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance.

2.7 Travaux économiques

2.7.1 Aperçu du marché – avril 2024

La CCNR a publié son aperçu du marché en avril 2024, qui couvrait principalement le premier semestre 2023.

2.7.2 Rapport annuel 2024

Dans la continuité de sa longue et fructueuse coopération avec la Commission européenne, la CCNR a publié son rapport annuel 2024 de l'Observation du marché de la navigation intérieure européenne, en octobre 2024.

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 Mme Rycquard, Directrice de la Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO), 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 2023.

2.7.3 Rapport thématique

La CCNR a publié un nouveau rapport thématique concernant le marché du travail dans le secteur européen de la navigation intérieure.

2.7.4 Rapport sur la formation des prix dans le secteur du transport par voie de navigation intérieure

Dans le cadre de ses activités d'observation du marché, la CCNR a publié un rapport sur la formation des prix dans le secteur du transport par voie de navigation intérieure. Cette publication met l'accent sur les principaux facteurs qui contribuent à la formation des prix et contient plusieurs recommandations à l'intention des décideurs politiques. Elle fait suite à l'atelier organisé par la CCNR le 8 novembre 2023, en partenariat avec la Commission européenne. Un large éventail de participants a pris part à ces échanges, à la fois à Strasbourg et en ligne : exploitants de bateaux de navigation intérieure, chargeurs, opérateurs multimodaux, décideurs politiques, transitaires, courtiers, coopératives, banques, instituts publiant des informations sur les taux de fret, ports, consultants. Le rapport détaillé présente les principaux facteurs qui influencent la formation des prix dans la navigation intérieure, tels que l'offre et la demande, la structure du marché, le type de cargaison (sèche, liquide, conteneurs), les hauteurs d'eau ou les coûts d'exploitation (frais de carburant/énergie ou de personnel).

2.7.5 Situation économique de la navigation intérieure en Europe

La CCNR a adopté des résolutions portant sur la situation économique de la navigation intérieure européenne le 13 juin et le 5 décembre : l'une pour l'année 2023 et la seconde pour le premier semestre 2024 portant sur les prévisions pour le second semestre.

2.8 Autres travaux majeurs de la CCNR effectués en 2024

2.8.1 Ratification par la Suisse de la CLNI 2012

La Suisse a déposé son instrument de ratification de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012).

Après la Serbie, le Luxembourg, la Hongrie, les Pays- Bas, l'Allemagne et la Belgique, la Suisse est ainsi devenue Partie à la Convention adoptée le 27 septembre 2012 et qui est entrée en vigueur le 1er juillet 2019.

Comme pour la plupart des États ayant ratifié la Convention, l'instrument de la Suisse contient une déclaration et des réserves.

2.8.2 Coopération avec le CTIF, l'association spécialisée pour la prévention et l'extinction du feu

La CCNR a accordé le statut d'organisation agréée au Comité Technique International de prévention et d'extinction du Feu (CTIF)

Le CTIF est une association internationale technique : ses objectifs sont la promotion de la sécurité, de l'innovation et de l'excellence dans les services d'incendie et de secours. Créé dans le but de favoriser la coopération internationale et l'échange de connaissances, le CTIF regroupe un réseau mondial de professionnels et d'organisations des services d'incendie et de secours. Compte-tenu des évolutions de la navigation rhénane, et notamment des défis liés aux nouvelles technologies de propulsion et aux nouveaux carburants, une collaboration formelle entre le CTIF et la CCNR sera particulièrement bénéfique. Elle permettra d'améliorer davantage encore la sécurité par la prévention des incendies, ainsi que l'efficacité des opérations d'incendie et de secours. Le CTIF est invité à participer aux travaux de la CCNR notamment pour les domaines d'activité des règles de police, des prescriptions techniques, de la formation, des qualifications professionnelles, du transport des matières dangereuses, de l'automatisation et de l'infrastructure.

2.8.3 Accord avec le CEN et le CENELEC

La CCNR a conclu un accord avec le CEN et le CENELEC afin de faire progresser la standardisation dans la navigation intérieure. Cette coopération vise à améliorer les processus de standardisation et les mesures de sécurité dans le transport par voies de navigation intérieure. Il a été formalisé par un Mémorandum d'entente signé par les trois organisations le 24 avril 2024.

Cette coopération constitue une avancée majeure dans les efforts de standardisation de la navigation intérieure visant à garantir la sécurité, l'interopérabilité et la durabilité environnementale sur les voies de navigation intérieure européennes.

2.9 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).

2.10 Relations interinstitutionnelles

a) 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 2024.

Les réunions de coordination semestrielles entre le Secrétariat et la DG MOVE ont eu lieu en ligne, le 3 juin et le 18 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.

b) Commission de la Moselle (CM)

Dans le cadre du nouvel arrangement de coopération du 8 décembre 2022 entre les deux institutions, la réunion commune entre le Secrétariat de la Commission de la Moselle et le Secrétariat de la CCNR a été organisée en ligne le 10 novembre.

Le Secrétariat de la CCNR a été représenté à la session plénière de printemps organisée par la Commission de la Moselle, le 6 juin à Metz mais n'a pu être présent lors de la session plénière d'automne, le 28 novembre à Trèves, un rapport a été transmis à la CM.

La CCNR a également été représentée aux festivités des « 60 ans de navigation à grand gabarit sur la Moselle internationale », le 27 novembre qui s'est déroulé à bord du bateau « MS Mainz ».

c) Commission du Danube (CD)

Le Secrétariat de la CCNR a participé à la session plénière d'automne de la Commission du Danube, le 12 décembre en ligne ; elle n'a pas pu participer à la session plénière de printemps du 13 juin à Budapest.

L'INGENIEUR EN CHEF a participé à un atelier organisé par la Commission du Danube portant sur la réduction des émissions de la flotte danubienne le 8 octobre à Budapest.

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

Le Secrétariat de la CCNR n'a pas pu être représenté à la session plénière, les 5 et 6 décembre au Luxembourg.

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

Le Secrétariat de la CCNR n'a pas été représenté au Comité des Transports Intérieurs de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe à Genève en février.

f) Comité RAINWAT

Le Secrétariat de la CCNR a participé à la réunion du Comité RAINWAT organisée le 5 septembre à Strasbourg.

2.11 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).

3. CONVENTION RELATIVE À LA COLLECTE, AU DÉPÔT ET À 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 1er novembre 2009. Cette dernière compte, pour rappel, six Parties contractantes (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse).

En 2024, 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 27 juin à Strasbourg, et
- pour sa session d'hiver, le 12 décembre à Strasbourg,

sous la présidence de M. KOLTSIDAS (délégation suisse).

Le Groupe de travail CDNI/G s'est réuni sous la présidence de Mme BOULDOUYRÉ (délégation française), les 16 et 17 avril ainsi que les 23 et 24 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 survenant lors de l'exploitation du bâtiment), s'est réunie, sous la présidence du Secrétaire général adjoint, M. RUSCHE, le 16 mai ainsi que le 19 novembre à Strasbourg.

4. CENTRE ADMINISTRATIF DE LA SÉCURITÉ SOCIALE POUR LES BATELIERS RHÉNANS

Les 86e et 87e sessions du Centre administratif se sont tenues, sous la présidence de M. CUENI (délégation suisse), le 17 mai et le 22 novembre à Strasbourg.

Une table ronde des autorités et institutions impliquées dans le système de coordination de la sécurité sociale sur le Rhin a été organisée les 18 et 19 janvier au ministère néerlandais de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau à La Haye, Pays-Bas.

La conférence visait à réunir les autorités de délivrance de l'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin (AANR) et/ou du certificat d'exploitant (CE) et les autorités responsables de la détermination de la sécurité sociale.

5. CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1er janvier 2024, les membres suivants :

JUGES

M. BALL	Allemagne
M. DE BAETS	Belgique
M. WOEHRLING	France
M. LENSELINK*	Pays-Bas
Mme STAMM	Suisse

* à partir du 13 juin 2024

JUGES-SUPPLÉANTS

M. GÖBEL	Allemagne
M. BULLYNCK	Belgique
M. VONAU	France
M. SPRENGER	Pays-Bas
M. LÖTSCHER-STEIGER	Suisse

GREFFIER

Mme BRAAT	Conseillère juridique de la CCNR

AUDIENCES

La Chambre des Appels a délibéré, sous la présidence de M. DE BAETS, le 21 mai et le 12 novembre et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort un jugement en matière civile et un jugement en matière pénale.

XI. Questions transversales et diverses

PROTOCOLE 24
Adoption du rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la feuille de route et sur la nécessité de l'actualiser

Résolution

La Commission Centrale,

soulignant les objectifs contenus dans la Déclaration signée à Mannheim le 17 octobre 2018 par les ministres compétents des États membres de la Commission Centrale visant à :

- réduire les émissions de gaz à effet de serre de 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,
- réduire les émissions polluantes d'au moins 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,
- autant que possible, mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici 2050,

rappelant l'adoption de la première édition de la feuille de route le 9 décembre 2021, visant à mettre en œuvre ces objectifs,

se référant aux engagements pris dans cette feuille de route, à savoir :

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

adopte le « rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la feuille de route et sur la nécessité de l'actualiser » en annexe,

se félicite des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la feuille de route, tout en reconnaissant que certaines mesures n'ont pas encore pu être mises en œuvre,

charge ses Comités du règlement de visite, économique, de l'infrastructure et de l'environnement et du droit fluvial de poursuivre leurs efforts en vue de la mise en œuvre de la feuille de route et de commencer à travailler, sous réserve des ressources disponibles, à sa révision avec l'objectif d'une finalisation d'ici 2030,

soutient sur le principe, comme préalable à toute révision de la feuille de route,

- la mise à jour des travaux de recherche sur lesquels s'appuie la feuille de route de 2021, notamment l'évaluation économique et technique des technologies (partie C de l'étude de la CCNR de 2019),
- la consultation des organisations agréées de la CCNR à travers une audition et sur la base de ce rapport.

Annexe

Annexe au protocole 24

Feuille de route de la CCNR pour la réduction des émissions de la navigation intérieure Rapport sur l'état d'avancement de sa mise en œuvre et sur la nécessité de l'actualiser

Résumé

La feuille de route de la CCNR pour la réduction des émissions de la navigation intérieure, adoptée en décembre 2021, décrit les voies de transition pour la flotte et identifie un certain nombre de mesures financières, réglementaires et volontaires potentielles. Conformément aux engagements de la CCNR énoncés dans cette feuille de route, le présent rapport porte sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la feuille de route et évalue la nécessité de l'actualiser. À la lumière de ce rapport, la CCNR se félicite des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la feuille de route, tout en reconnaissant que certaines mesures n'ont pas encore pu être mises en œuvre. Elle est favorable, conformément aux conclusions de ce rapport, à une révision de la feuille de route pour 2030 et notamment du plan de mise en œuvre.

1. Contexte

Dans la Déclaration de Mannheim (2018), les ministres des transports des États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (« CCNR ») :

- ont chargé la CCNR d'élaborer une feuille de route afin d'éliminer en grande partie les gaz à effet de serre et autres polluants d'ici 2050 et,
- ont souligné la nécessité de nouveaux instruments de financement pour atteindre ces objectifs environnementaux et ont confié à la CCNR la tâche de prendre l'initiative de leur développement.

Dans un premier temps, la CCNR a lancé en 2019 une étude approfondie sur le « Financement de la transition énergétique pour un secteur européen de la navigation intérieure à zéro émission » (« l'étude de la CCNR »[1]). Cette étude a abouti en 2021 à la publication d'une série de rapports sur les différents éléments de la transition énergétique pour la navigation intérieure (aspects techniques, économiques et financement des mesures). L'étude a également servi de base à l'élaboration de la feuille de route de la CCNR pour la réduction des émissions de la navigation intérieure. Cette feuille de route, qui a été adoptée en 2021, décrit les voies de transition pour la flotte et identifie un certain nombre de mesures financières, réglementaires et volontaires potentielles.

La CCNR souhaite que cette feuille de route contribue, au fil du temps, à une vision commune de la transition énergétique et des défis qui y sont associés dans le secteur de la navigation intérieure. Son intention était par conséquent de coopérer avec d'autres acteurs de la transition énergétique afin de réaliser conjointement le plan de mise en œuvre proposé et de veiller à ce que les mesures soient adaptées au secteur de la navigation intérieure. À cet égard, cette feuille de route a été perçue comme le principal instrument de la CCNR pour atténuer le changement climatique, favoriser la transition énergétique et contribuer à la politique européenne en matière de transport fluvial.[2]

1 https://www.ccr-zkr.org/12080000-fr.html

2 Résolution 2021-II-36

Dans sa feuille de route, la CCNR s'engage à :

1. faire rapport d'ici 2025 sur l'avancement de la mise en œuvre de la feuille de route et sur la nécessité de l'actualiser,
2. évaluer d'ici 2025 au plus tard la nécessité de réviser cette « étude de la CCNR », notamment en ce qui concerne l'évaluation économique et technique des technologies,
3. revoir l'approche dite « du réservoir à l'hélice » dans une prochaine révision de sa feuille de route,
4. évaluer d'ici 2025 l'opportunité d'étendre le périmètre de la feuille de route, par exemple aux autres gaz à effet de serre tels que le N_2O ou aux émissions associées à d'autres aspects du cycle de vie du bateau, à la fabrication et à l'élimination des systèmes de propulsion, à d'autres types de bâtiments, ou encore à la sécurité des technologies,
5. si nécessaire, réviser d'ici 2030 la feuille de route et le plan de mise en œuvre correspondant.

Le présent rapport porte sur les quatre premiers engagements. Ce processus est considéré comme essentiel avant de prendre des mesures en vue d'une éventuelle révision de la feuille de route et du plan de mise en œuvre correspondant pour 2030.

2. Progrès dans la mise en œuvre de la feuille de route à la mi-2025

Outre le plan de mise en œuvre proposé dans la feuille de route, la CCNR a invité ses États membres et son Secrétariat à communiquer activement sur cette feuille de route et à la partager avec les différents acteurs du secteur de la navigation intérieure ainsi qu'avec les institutions de l'UE.[1] En 2025, la CCNR considère que cet objectif a été atteint, étant donné que la feuille de route a été présentée dans de nombreux forums[2], ce qui a permis de partager une vision de la transition énergétique et de susciter un débat entre les acteurs concernés. En d'autres termes, la feuille de route de la CCNR a inspiré des initiatives nationales et internationales.

À ce jour, les messages clés tels que l'absence de solution unique pour le secteur de la navigation intérieure et la nécessité d'une approche ouverte et neutre sur le plan technologique sont soutenus et repris dans une large mesure par les acteurs au sein de la CCNR et à l'extérieur. Ces messages comprennent également la reconnaissance des incertitudes qui subsistent en ce qui concerne le développement technologique, les prix, la disponibilité des combustibles et des infrastructures pour l'avitaillement, qui constituent un obstacle à cette transition, ainsi que le rôle essentiel joué par les projets pilotes et les réglementations pour concrétiser la transition énergétique.[3]

Le plan de mise en œuvre prévoit dix-huit mesures au total : neuf à caractère réglementaire, six à caractère volontaire et trois à caractère financier. À ce jour, deux mesures ont été mises en œuvre, treize actions sont en cours et trois n'ont pas encore commencé. Un tableau de synthèse figure annexe. Dans l'ensemble, la plupart des mesures sont en cours et progressent efficacement. Des progrès notables peuvent être constatés pour chaque type de mesure envisagé dans la feuille de route, comme indiqué ci-dessous.

1 Résolution 2021-II-36

2 Liste non exhaustive : échange bilatéral avec les experts de la région flamande dans le cadre de la préparation du Green Deal Flandres, événement français lié à la stratégie de verdissement « vert le fluvial », événement allemand « Wasserstoff als Brennstoff in der Binnenschifffahrt » ; événement néerlandais « Symposium on energy transition, Gorinchem » ; événement final CLINSH, Rhine-Alpine Corridor Forum, Antwerp Inland Navigation School, échanges bilatéraux avec la DG MOVE, la DG COMP, les membres du Parlement européen, les réunions de la CEE-ONU, les réunions de l'AIPCN, les événements annuels de l'UENF, l'événement final H_2Ship, les réunions avec les représentants de la profession, etc.

3 Résolution 2021-II-36

L'organisation d'ateliers à l'initiative de la CCNR contribue également à la mise en œuvre de la feuille de route et au développement des connaissances, comme par exemple l'atelier consacré aux sources d'énergie alternatives pour les systèmes de propulsion électrique en navigation intérieure, organisé en 2021, ou l'atelier consacré l'alimentation électrique à quai dans les aires de stationnement, organisé en 2022. D'autres ateliers sont envisagés à l'avenir, par exemple pour sensibiliser les administrations des voies navigables, les organisations de secours et les forces de police aux risques spécifiques inhérents aux nouvelles sources d'énergie en cas d'accidents et d'incidents.

2.1 Mesures réglementaires

Les règlements et standards sont des outils utiles pour faciliter la transition énergétique, car ils assurent une sécurité juridique et exercent une forte influence sur l'investissement dans les nouvelles technologies (en réduisant les risques pour les propriétaires de bateaux qui investissent). Ils stimulent également la structuration du marché (avec une réduction possible des coûts), augmentent la fiabilité de la planification par les fabricants et facilitent l'acceptation des nouvelles technologies en limitant les problèmes de sécurité ou environnementaux.

Ces mesures se fondent principalement sur les règlements et standards adoptés par la CCNR, l'UE, le CESNI et la CEE-ONU afin de mettre en place un cadre réglementaire approprié pour une utilisation sûre des combustibles de substitution et des batteries. Ces règlements et standards concernent la construction navale (R1a), l'équipage (R1b), l'exploitation des bateaux (R1c), le transport des marchandises dangereuses (R1d), les caractéristiques des combustibles et leur fourniture (R1e) et l'avitaillement (R1f).

En ce qui concerne les prescriptions techniques applicables aux bateaux (R1a), l'ES-TRIN 2023/1 comprend une révision des exigences générales en matière de nouvelles sources d'énergie et de nouvelles dispositions sur les piles à combustible, qui sont entrées en vigueur en janvier 2024. L'ES-TRIN 2025/1 introduit des prescriptions relatives au stockage et à l'utilisation du méthanol. Elles devraient entrer en vigueur dans les cadres réglementaires de la CCNR et de l'UE en janvier 2026, mais pourrait d'ici là tenir lieu de ligne directrice provisoire afin de permettre l'octroi de dérogations pour les bateaux innovants. Le CESNI a également adopté des lignes directrices provisoires concernant le stockage de l'hydrogène gazeux, dans l'attente de leur ajout éventuel à l'ES-TRIN 2027/1. Cette évolution rapide des prescriptions a été possible grâce à une excellente coopération avec les sociétés de classification. Sous l'impulsion de la CCNR, le CESNI a également publié une interprétation concernant les emplacements possibles des conteneurs de batteries interchangeables.[1] En outre, les États membres de la CCNR ont poursuivi leurs efforts pour faciliter l'agrément de moteurs utilisant le méthanol ou l'hydrogène conformément au règlement (UE) 2016/1628[2], en particulier pour la conversion des moteurs existants. Ce domaine fait l'objet d'une coopération étroite avec la Commission européenne.

En ce qui concerne les prescriptions relatives aux qualifications (R1b), le CESNI a également entamé une analyse approfondie des compétences requises pour le méthanol et les batteries, accompagnée d'une analyse des risques. Les tableaux de compétences ont été finalisés et adoptés par le CESNI sous la forme de lignes directrices. Des travaux concernant l'hydrogène sont en cours.

1 https://estrin-faq.cesni.eu/index.php?page=61&folder=en&id_prescr=228

2 Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers

En ce qui concerne l'exploitation des bateaux (R1c), les travaux sur les adaptations possibles du Règlement de police pour la navigation du Rhin sont également en cours. Les prescriptions applicables aux bateaux utilisant du méthanol ou des batteries pour leur propulsion entreront probablement en vigueur au début de l'année 2026. Les travaux concernant l'hydrogène sont en cours et les prescriptions correspondantes pourraient entrer en vigueur au début de l'année 2028.

En ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses (R1d), le Comité de sécurité de l'ADN considère que le règlement annexé à l'Accord ADN ne nécessite actuellement aucune modification pour le transport de marchandises dangereuses par des bateaux dont le système de propulsion utilise de nouvelles sources d'énergie (dans la mesure où les dérogations à l'ADN sont appliquées pour des projets pilotes). Cependant, le Comité de sécurité de l'ADN devra examiner au cas par cas les interactions possibles entre la cargaison et la nouvelle source d'énergie. Une fois que des enseignements suffisants auront été acquis en matière de transport de marchandises dangereuses avec utilisation de combustibles de substitution, les amendements jugés nécessaires pourront être incorporés au règlement annexé à l'Accord ADN.

En ce qui concerne les caractéristiques des combustibles et leur approvisionnement (R1e), la CCNR considère que d'autres acteurs pourraient jouer un rôle actif dans la mise en œuvre de cette tâche, tels le Comité européen de normalisation (« CEN ») qui pourrait examiner la nécessité de normes de qualité plus strictes pour les biocarburants, en particulier les esters méthyliques d'acides gras (EMAG) et leurs mélanges. Les organisations de la profession pourraient également jouer un rôle par le lancement de campagnes d'information sur l'utilisation des biocarburants, afin de sensibiliser aux risques possibles et aux mesures d'atténuation visant à éviter les problèmes (par exemple en ce qui concerne l'obstruction des filtres et la séparation de l'eau). En outre, la CCNR pourrait examiner les problèmes de sécurité potentiels liés au mélange de carburant diesel et de carburants à faible point d'éclair.

En ce qui concerne les besoins en infrastructures pour les combustibles de substitution et les systèmes de propulsion électriques, (R3), la CCNR est particulièrement active dans le domaine de l'alimentation électrique à quai. En 2023, elle a publié une compilation d'exemples et d'enseignements concernant les besoins en postes de stationnement et les équipements nécessaires, qui comprend un chapitre consacré à l'alimentation électrique à quai.[1] Elle a mené des consultations sur les mandats donnés par la Commission européenne au CEN/CENELEC pour le développement de normes (ces normes doivent être compatibles avec les prescriptions techniques applicables aux bateaux) et a organisé en 2022 un atelier consacré à l'alimentation électrique dans les aires de stationnement. En outre, la CCNR a également inscrit le thème des postes de recharge pour les batteries au programme de travail de son Comité de l'infrastructure et de l'environnement et dans son plan de mise en œuvre pour l'alimentation électrique à quai (voir le chapitre 5.3 de la compilation d'exemples susmentionnée).

[1] https://www.ccr-zkr.org/files/documents/infovoienavigable/Aires_de_stationnement_fr.pdf

2.2 Mesures sur une base volontaire

Depuis la publication de la feuille de route en 2021, la CCNR examine la possibilité d'établir un système international de label concernant les émissions de la navigation intérieure (V1), notamment en ce qui concerne les utilisations possibles, les règles administratives et les exigences en matière de mesurage. La CCNR a notamment participé à des travaux de recherche dans le cadre du projet européen PLATINA3[1] et a plaidé pour l'implication du CESNI dans l'élaboration d'un standard fixant une méthodologie de mesurage et de calcul des émissions des bateaux de navigation intérieure ainsi qu'une définition des classes d'émissions. Le principe de cette proposition est soutenu par la Commission européenne et les représentants du secteur de la navigation intérieure. Les ministres des transports des Länder allemands[2] et le ministère néerlandais des infrastructures et de la gestion de l'eau[3], appellent à l'élaboration et à l'introduction d'un label et manifestent donc un grand intérêt pour les travaux de la CCNR.

À ce jour, la CCNR a par ailleurs :

- esquissé les grandes lignes d'un cadre administratif pour l'attribution d'un label et, en particulier, constaté la nécessité d'une mise en œuvre harmonisée et fondée sur le principe de la reconnaissance mutuelle,
- abouti à un consensus sur les différentes utilisations possibles d'un tel label,
    - pour identifier les bateaux à marchandises et les bateaux à passagers à faibles émissions (pour les clients et les exploitants de bateaux)
    - pour les autorités publiques nationales ou locales qui pourraient prendre des mesures incitatives ou d'autres types de mesures en lien avec la navigation ou le stationnement de certains bateaux dans certaines zones
    - pour faciliter la déclaration et la modélisation des émissions de la flotte
    - pour gérer efficacement l'attribution des subventions publiques
    - pour démontrer les avantages de la navigation intérieure en termes de réduction des émissions pour tous les acteurs impliqués dans les chaînes logistiques (expéditeurs, transporteurs, entreprises de navigation, etc.)
- sur la base des enseignements acquis lors de l'introduction d'un label aux Pays-Bas, commencé à développer une méthodologie pour mesurer les émissions de polluants atmosphériques et de GES, afin d'assurer la reproductibilité et la comparabilité des résultats des mesures. Les travaux sur les polluants atmosphériques ont progressé de manière significative et la méthodologie est presque prête. Davantage de temps sera nécessaire pour les émissions de GES, car il semble difficile de couvrir toutes les utilisations susmentionnées avec une seule méthodologie. L'adaptation d'une méthode issue du secteur maritime, telle que « Fuel EU maritime », pourrait constituer une solution économiquement viable pour l'intensité des émissions de GES. Parallèlement, des travaux de recherche menés en Allemagne ont montré qu'il était possible d'élaborer une méthodologie plus précise pour l'efficacité énergétique, notamment pour les bateaux de navigation intérieure neufs. Étant donné que cela concerne non seulement le Rhin, mais aussi les voies navigables de l'UE, la CCNR est convaincue que la méthodologie de mesure des polluants atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre devrait être définie dans un standard adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Sur la base d'une proposition de la CCNR, l'élaboration d'une telle méthodologie a été inscrite au programme de travail du CESNI (2025-2027). De manière générale, les méthodologies élaborées devraient être compatibles avec les politiques publiques de l'UE, voire faciliter leur mise en œuvre.

---

1 Rapport D2.6 : https://platina3.eu/towards-zero-emission-fleet/

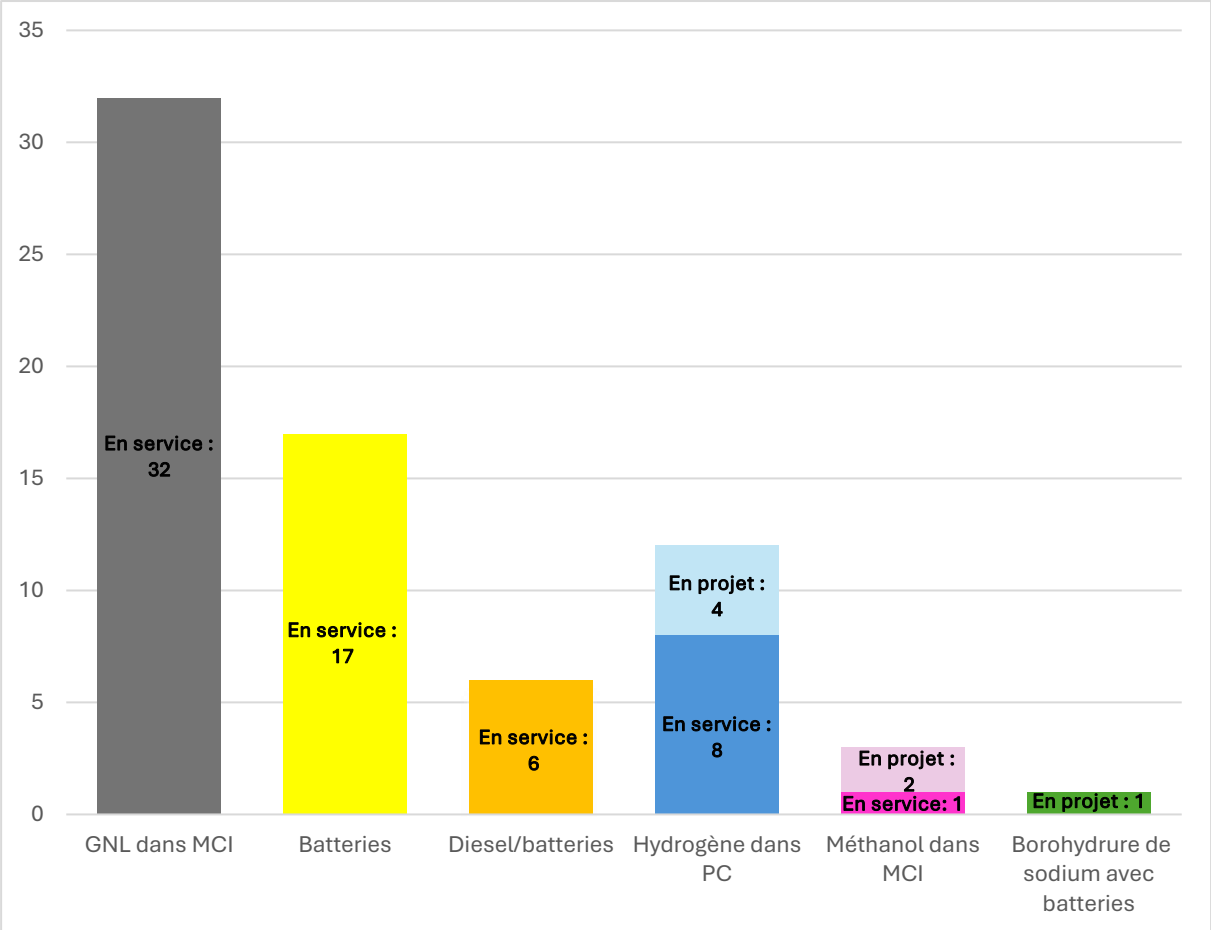
2 https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-04-17-18-vmk/24-04-17-18-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2

3 Lettre parlementaire néerlandaise sur la transition énergétique en navigation intérieure, 20 septembre 2024 : https://open.overheid.nl/documenten/dpc-1e7da7991cba78861400c02ca77bb59bd9766e69/pdf

En ce qui concerne le label pour les émissions, la CCNR est favorable à une coopération étroite avec l'UE et la profession, ainsi qu'avec d'autres projets de recherche tels que PLATINA4, en particulier pour les facteurs d'émission et les méthodes d'efficacité énergétique. Il convient notamment d'éviter le développement d'une multitude de systèmes de labels nationaux utilisant des méthodologies divergentes.

La CCNR a également joué un rôle important en faveur de l'innovation en autorisant plusieurs projets pilotes. À titre d'exemple, en 2023, la CCNR a accordé des dérogations aux prescriptions techniques applicables aux bateaux à cinq bateaux utilisant de l'hydrogène[1] comme combustible et à un bateau utilisant du méthanol[2] comme combustible. Cette tendance s'est poursuivie en 2024 avec deux bateaux utilisant de l'hydrogène comme combustible et un bateau utilisant du méthanol comme combustible.[3] Ces bateaux sont exploités sur le Rhin ou sur les voies navigables de l'UE. Les enseignements acquis avec ces bateaux seront précieux pour affiner le cadre réglementaire et tester leur viabilité économique et environnementale (V3).

Nombre de bateaux utilisant (en service) ou prévoyant d'utiliser (en projet) des sources d'énergie alternatives comme l'un des principaux vecteurs énergétiques (février 2025)



Source : Base de données de la CCNR. * La catégorie « Batteries » comprend les bateaux dont la propulsion est uniquement assurée par des batteries. La catégorie « Diesel/batteries » comprend uniquement les bateaux pouvant assurer leur propulsion avec des batteries pendant un certain temps. La catégorie « hydrogène » comprend tous les bateaux utilisant ou susceptibles d'utiliser des piles à combustible pour leur propulsion. Actuellement, le seul bateau équipé pour une exploitation avec du méthanol dans une pile à combustible est hors service. Dans la catégorie « GNL », les bateaux utilisent pour la plupart des moteurs bicombustibles. MCI = Moteur à combustion interne ; PC = Piles à combustible

1 AB Initio, Zulu 6, Rhenus Mannheim I, Antonie, FPS Waal; (H2 barge 2)
2 Stolt IJssel
3 Letitia, Rhenus Ludwigshafen I et Chicago

La CCNR suit également le développement des bateaux innovants (V4) et actualise au moins une fois par an une liste de ces bateaux. Les données disponibles sont compilées dans le cadre du Comité du règlement de visite de la CCNR, avec le champ d'application suivant :

- bateau innovant, c'est-à-dire conçu pour émettre moins de polluants atmosphériques ou de gaz à effet de serre qu'un bateau diesel classique ;
- automoteurs à marchandises, bateaux-école et bateaux à passagers possédant un certificat de visite des bateaux du Rhin ou un certificat de l'Union ;
- bateaux à l'état de projet, en cours de construction, en service, et projets annulés.

Bien que les biocarburants contribuent à réduire - dans certaines conditions - les émissions de gaz à effet de serre, les bateaux utilisant des biocarburants n'ont pas été pris en compte dans l'analyse, étant donné que le passage aux biocarburants n'exige pas nécessairement une conception spécifique ou une adaptation technique du bateau.

Les données de cette liste sont utilisées dans le cadre des activités d'observation du marché de la CCNR et les résultats ont été publiés pour la première fois dans le rapport annuel d'observation du marché de la navigation intérieure 2023[1].

Enfin, la CCNR suit chaque année les émissions de la flotte de navigation intérieure sur le territoire des États membres de la CCNR, ainsi que les progrès réalisés en termes de réduction des émissions (V6). Une évaluation de l'efficacité des mesures prises est également prévue dans la feuille de route, mais n'a pas encore été effectuée. En effet, étant donné que la baisse des émissions de dioxyde de carbone par la navigation intérieure sur le territoire des États membres de la CCNR a été principalement due à une baisse du transport, il semble prématuré d'évaluer l'efficacité de ces mesures.

[1] Observation du marché Rapport annuel 2023, chapitre 6, p. 119
https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2023/10/CCNR_annual_report_FR_2023_WEB-1.pdf

2.3 Mesures financières

Comme indiqué dans la section 1, la CCNR a publié une étude contenant un large éventail d'analyses sur la manière de financer la transition énergétique. Dans cette étude, la CCNR proposait la mise en place d'un instrument de financement reposant sur des sources publiques et privées, y compris sur une contribution sectorielle. Dans ce contexte, la CCNR s'est engagée à examiner la possibilité d'une contribution sectorielle dans le cadre d'un tel instrument (R4) et à travailler à la mise en œuvre de ce concept (F1). La CCNR a par conséquent demandé une analyse juridique détaillée, livrée fin novembre 2021, concernant le prélèvement d'un taux minimum de taxe énergétique ou d'une contribution à un fonds de verdissement sur les voies navigables, dans le champ d'application de l'Acte de Mannheim[1], et a lancé une consultation en décembre 2022 afin de connaître la position de la profession de la navigation intérieure. Le concept a également été affiné dans le cadre du projet PLATINA3. À ce jour, aucun consensus n'a été trouvé sur l'introduction d'un tel instrument de financement par la CCNR, pour diverses raisons économiques, juridiques et politiques (complexité de l'instrument, mise en œuvre irréaliste à court terme, doutes quant à l'efficacité d'un tel instrument, incompatibilité possible avec l'Acte de Mannheim, absence de consensus sur la participation de la profession, absence de consensus politique). En outre, alors qu'une analyse approfondie de ce concept était menée par la CCNR, l'Europe a été confrontée à une pandémie, à un contexte géopolitique changeant et à une crise énergétique entraînant une augmentation des prix des carburants (en 2024 et 2023, les prix des carburants étaient respectivement 44 % et 54 % plus élevés que les niveaux d'avant la crise énergétique enregistrés en 2021). Le lancement du paquet de mesures « Ajustement à l'objectif 55 » de l'Union européenne a également mis un terme à l'élan en faveur d'une telle contribution, avec de nombreuses initiatives qui représenteraient une charge financière supplémentaire pour la profession, par exemple :

- la proposition de révision de la directive européenne sur la taxation de l'énergie, qui a concrétisé le risque d'une taxe sur le diesel parallèlement à une contribution de la profession, alors que le diesel est actuellement exonéré de taxe sur le Rhin[2] ;
- la directive III sur les énergies renouvelables, qui impose une obligation de réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment aux fournisseurs de combustible destiné aux bateaux de navigation intérieure, ce qui pourrait avoir une incidence sur les prix du combustible. La directive laisse le choix aux États membres de réduire de 14,5 % l'intensité en gaz à effet de serre des combustibles utilisés pour le transport ou d'atteindre un taux global de 29 % d'énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie dans tous les secteurs du transport ;
- la possibilité prévue par la directive sur le système d'échange de quotas d'émission de l'UE d'appliquer le système d'échange de quotas d'émission à la navigation intérieure à partir de 2027.

Dans ce contexte, le bien-fondé d'une telle contribution et le signal qu'elle enverrait à la profession ont été remis en question. La CCNR a par conséquent décidé de suspendre les discussions et considère que, dans l'immédiat, les activités correspondantes sont traitées (R4 et F1). Il n'en demeure pas moins que des solutions doivent être trouvées pour encourager les entreprises de navigation intérieure à réaliser des investissements en faveur de cette transition énergétique et qu'un financement visant à appuyer la navigation intérieure est nécessaire à cet égard. La CCNR continue par conséquent à constituer un forum pour l'échange d'informations entre les États membres concernant les décisions nationales sur les instruments de subvention et de financement, ainsi que pour la coordination des positions relatives au financement du secteur du transport par voie de navigation intérieure. La CCNR a déjà commencé à approcher l'UE afin d'améliorer l'adéquation des financements existants et futurs, ainsi que des possibilités de financement pour la navigation intérieure.

---

1 Lien vers l'avis juridique : https://www.ccr-zkr.org/files/documents/EtudesTransEner/FullLegalOpinion_en.pdf

2 Conformément l'accord de Strasbourg de 1952 prévoyant une exonération des droits pour le gazole consommé comme combustible à bord des bateaux.

Deux autres mesures relatives à la taxonomie (F2) et à la stimulation des projets de recherche et d'innovation (F3) nécessitent un suivi constant de la part de la CCNR et peuvent être considérées comme des tâches permanentes. Par exemple, le Secrétariat est impliqué dans le conseil consultatif de projets de recherche pertinents (par exemple : Synergetics, RH2INE) et entretient des échanges réguliers avec différents centres de recherche en Europe. La CCNR a également contribué au processus de taxonomie en formulant des recommandations, avec d'autres experts du secteur de la navigation intérieure, qui ont été prises en compte dans les critères techniques d'atténuation du changement climatique à utiliser dans le cadre de la taxonomie.

2.4 Limites de la mise en œuvre de la feuille de route

Un obstacle à la réalisation du plan de mise en œuvre est dû aux mesures sur lesquelles la CCNR n'a pas de contrôle. La CCNR peut stimuler d'éventuelles initiatives pour de telles mesures, mais son rôle se limite souvent à la coordination avec ses États membres, à l'échange d'informations et de bonnes pratiques, et au suivi. La mesure portant sur l'élaboration de standards et d'exigences concernant les caractéristiques des combustibles, leur mélange et leur approvisionnement (R1e) en est un bon exemple. Ici, la CCNR ne peut que faciliter les échanges entre les États membres afin d'optimiser la mise en œuvre des directives européennes telles que la directive relative à la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (« RED III »)[1].

En outre, la CCNR a décidé de reporter trois actions (R2 - Élimination progressive des technologies les plus nocives, V2 - Mesures de compensation des émissions de carbone, V5 - Prix de l'innovation) au-delà de 2025. Les raisons du report de ces actions étaient multiples : limites du rôle que la CCNR pouvait jouer seule, absence d'un acteur spécifique jouant un rôle de premier plan, niveau de priorité secondaire, trop prématuré.

3. Actualisation de la feuille de route : quels sont les besoins ?

Lors de l'adoption de la feuille de route, la CCNR avait clairement identifié quelques hypothèses de travail pour une future révision (voir le chapitre 6). L'objectif de la présente section est de jeter un regard neuf sur ces hypothèses, afin de mettre en évidence les aspects de la feuille de route qui mériteraient d'être actualisés dans le cadre d'une révision. Cet exercice est essentiel pour délimiter l'étendue d'une éventuelle révision de la feuille de route.

3.1 Vers une approche « du puits à l'hélice » (well-to-wake - WTW)

Dans sa feuille de route publiée en 2021, la CCNR a adopté une approche « du réservoir à l'hélice » (tank-to-wake - TTW), comme solution provisoire, avec des hypothèses concernant les chaînes en amont (émissions produites et disponibilité des combustibles qui sont idéalisées).

À la lumière de l'évolution des cadres réglementaires[2], la CCNR souhaiterait s'orienter vers une approche « du puits à l'hélice » (well-to-wake - WTW) pour la révision de la feuille de route, sous réserve que les informations et les ressources scientifiques soient suffisantes pour permettre une telle évolution. L'approche WTW serait cohérente avec la volonté initiale de la CCNR d'appliquer les mêmes conditions cadres à toutes les sources d'énergie afin de ne pas avantager l'une ou l'autre de ces sources (approche neutre sur le plan technologique).

---

1 Directive (UE) 2023/2413 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 modifiant la directive (UE) 2018/2001, le règlement (UE) 2018/1999 et la directive 98/70/CE en ce qui concerne la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, et abrogeant la directive (UE) 2015/652 du Conseil.

2 GIEC, disponibilité de données WTW fiables, approche WTW adoptée dans la réglementation maritime de l'UE sur les combustibles et la réglementation « CountEmissionsEU », approche WTW soutenue par plusieurs représentants des modes de transport aux niveaux européen et international.

Cependant, il est clair que la CCNR n'est pas en mesure d'influencer la chaîne en amont (disponibilité des combustibles, méthode de production, origine, stratégie énergétique de chaque État membre, etc.), un facteur qui doit être pris en compte lors d'une éventuelle révision de la feuille de route, en particulier en ce qui concerne le plan de mise en œuvre.

3.2 Extension de la portée de la feuille de route

L'une des prochaines étapes identifiées dans la feuille de route consistait à charger la CCNR d'évaluer d'ici 2025 la possibilité d'étendre la portée de la feuille de route, par exemple à d'autres GES, aux émissions produites par d'autres types de bateaux ou à d'autres catégories de bateaux. Le résultat de cette évaluation est présenté ci-après.

La CCNR **estime nécessaire** :

- de prendre en considération les émissions associées au cycle de vie du bateau en termes qualitatifs et de se limiter aux systèmes de propulsion des bateaux, en particulier aux batteries ;
- d'étendre la feuille de route à d'autres technologies (par exemple l'ammoniac), à condition qu'il existe une expérience pratique de ces technologies dans le cadre de projets de bateaux pilotes ;
    - Il convient cependant noter que, bien que l'ammoniac soit déjà transporté sur le Rhin en tant que cargaison, la toxicité et les risques liés au stockage, au transbordement et à l'avitaillement de l'ammoniac nécessitent une attention particulière.

À ce jour, la CCNR **estime qu'il n'est pas nécessaire d'étendre la portée de sa feuille de route** :

- à d'autres catégories de bateaux (faute de données, il appartient plutôt aux réglementations nationales de stimuler la transition énergétique des autres catégories de bateaux ;
- à d'autres gaz à effet de serre (GES) que ceux actuellement considérés (c'est-à-dire le CH_4 et le CO_2), à moins qu'il puisse être prouvé que la quantité émise de ces autres GES a un impact significatif sur le climat ;
- aux émissions autres que celles produites par la propulsion des bateaux (par exemple les émissions sonores ou les émissions dans l'eau).

3.3 Affiner la catégorisation des biocarburants

La CCNR estime que la catégorisation actuelle de tous les biocarburants dans la feuille de route sous le terme « huile végétale hydrogénée » (HVO) est trop imprécise. En effet, les biocarburants diffèrent en termes de potentiel de réduction des émissions (en fonction de leur origine de production), de disponibilité et d'adaptabilité à la flotte existante. Elle est par conséquent favorable à une catégorisation plus détaillée des biocarburants.

La CCNR doit encore élaborer une proposition concrète pour une telle catégorisation des biocarburants. Les développements sur le plan réglementaire (par exemple, le règlement RED III, le règlement Fuel EU Maritime) et les projets de recherche européens (par exemple, RH2IVER) constituent des sources pertinentes dans ce domaine.

3.4 Actualisation de l'étude de la CCNR sur les aspects économiques et technologiques

Comme préalable à toute révision de la feuille de route, la CCNR soutient le principe d'une mise à jour des travaux de recherche, notamment de l'évaluation économique et technique des technologies (partie C de l'étude de la CCNR). Toutefois, la portée détaillée de l'étude (questions de recherche) et son financement doivent encore être clarifiés.

3.5 Autres mises à jour possibles

Sous réserve de la disponibilité de ressources et d'une hiérarchisation de ces activités, la CCNR **est favorable** :

a) À une extension de la partie de la feuille de route concernant les « investissements sans regret », par des exemples concrets de bateaux déjà exploités avec de nouvelles technologies. Différents types de bateaux et de technologies pourraient être prise en considération.

b) À l'ajout d'une nouvelle action visant à partager largement les informations relatives aux bateaux déjà exploités avec de nouvelles technologies et à formuler des recommandations aux exploitants de bateaux pour leurs choix technologiques.

c) À l'ajout d'un inventaire des obstacles réglementaires actuels à la transition énergétique de la navigation intérieure (par exemple, le règlement EMNR entraîne des difficultés lors de la certification des moteurs à combustion interne fonctionnant au méthanol ou à l'hydrogène).

d) À l'ajout des résultats de récentes recherches sur la différence entre le cas des bateaux modernisés et celui des bateaux neufs, notamment en termes de coûts. Une telle différenciation ne devrait toutefois pas être faite dans les voies de transition (qui s'appliquent à l'ensemble de la flotte).

e) À l'identification des obstacles possibles à la réalisation de la transition énergétique selon qu'un bateau opère sur le marché au comptant ou dans le cadre d'un contrat.

f) À l'ajout d'informations sur les procédures de certification et de contrôle qui s'appliquent à l'approvisionnement en combustible, notamment dans le cas des combustibles renouvelables utilisés pour réduire les émissions.

g) À une révision de l'estimation des couts pour les différentes technologies de propulsion et sources d'énergie, à condition de disposer de données et d'enseignements suffisants.

h) À la réalisation d'une analyse de sensibilité concernant la contribution de l'augmentation des taux de mélange de carburants renouvelables à la réduction des émissions lors de l'examen des voies de transition. Différents scénarios et recommandations pour ces taux de mélange (par exemple en vue de la mise en œuvre de la RED III) pourraient également être fournis.

4. Conclusion et prochaines étapes

La CCNR rappelle l'importance de la feuille de route pour véhiculer une vision partagée de la transition énergétique en navigation intérieure et sa volonté de coopérer avec la profession, les institutions de l'UE et les projets européens (tels que Synergetics, RH2IWER, Platina4, etc.) pour relever les défis associés.

La CCNR se félicite des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la feuille de route, tout en reconnaissant que certaines mesures n'ont pas encore pu être concrétisées, ce qui a entraîné des retards dans leur mise en œuvre ou leur interruption. La CCNR est par conséquent favorable à une révision du plan de mise en œuvre de la feuille de route. Il pourrait s'avérer opportun d'élaborer un projet visant à mettre en place des mesures plus ciblées et pouvant être efficacement mises en œuvre par la CCNR.

En conclusion, sur la base du présent rapport, la CCNR est favorable à une révision de la feuille de route à l'horizon 2030 et du plan de mise en œuvre correspondant conformément au présent rapport.

Annexe - Plan de mise en œuvre

Type	N°	Mesures
Mesures réglementaires	R1a à d	Cadre réglementaire approprié pour l'utilisation de combustibles de substitution et de batteries (construction des bateaux, équipage, exploitation des bateaux, transport de marchandises dangereuses)
	R1e	Cadre réglementaire approprié pour l'utilisation de combustibles de substitution et de batteries (définition, caractéristiques des combustibles, mélanges et approvisionnement)
	R1f	Examen et, le cas échéant, modification des exigences en matière de sécurité et des exigences réglementaires relatives à l'avitaillement de combustibles de substitution pour le transport par voie de navigation intérieure.
	R2	Abandon éventuel des technologies les plus nocives qui semblent incompatibles sur le long terme avec les ambitions de la CCNR et de l'UE en matière de réduction des émissions.
	R3	Exigences en matière d'infrastructures pour les combustibles de substitution et l'électricité utilisés pour la propulsion.
	R4	Examen de la possibilité d'une contribution de la profession dans le cadre d'un instrument européen de subvention et de financement.
Mesures sur une base volontaire	V1	Label pour la protection de l'environnement et du climat
	V2	Mesures de compensation des émissions de (compensation carbone).
	V3	Essais avec des prototypes de bateaux (tous types de bateaux)
	V4	Bateaux innovants (Base de données)
	V5	Prix de l'innovation
	V6	Rapports de situation : analyse régulière de l'état d'avancement de la réduction des émissions et de l'efficacité des mesures
Mesures financières	F1	Examen d'un instrument européen de subvention et de financement pour soutenir la transition énergétique de la navigation intérieure
	F2	Taxonomie de l'UE - établissement d'un système de classification de l'UE pour les activités durables
	F3	Encouragement des projets de recherche et d'innovation

Légende :
Vert = travaux réalisés
Vert clair = travaux en cours
Rouge = travaux non encore entamés

XII. Communications diverses et points pour information

PROTOCOLE 25
Rapport oral des organisations internationales et des États observateurs

Pas de résolution.

PROTOCOLE 26
Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)

Pas de résolution.

PROTOCOLE 27
Adoption du compte rendu de la session plénière du 5 décembre 2024

Résolution

Le compte rendu de la session plénière du 5 décembre 2024 est adopté.

PROTOCOLE 28
Communiqué à la presse

Résolution

Le projet de communiqué de presse est, comme de coutume, communiqué pour validation après la session plénière aux points de contact désignés par les délégations. Les délégations disposent d'un délai de 48h pour envoyer leurs commentaires. Passé ce délai, le communiqué de presse est considéré comme adopté et publié sur le site internet de la CCNR.

PROTOCOLE 29
Date de la prochaine session plénière

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 4 décembre 2025 à Strasbourg.

***