CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

SESSION DE PRINTEMPS 2026
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES
(2026-I)

Strasbourg, le 11 juin 2026

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CC/R (26) 1 final

SESSION DE PRINTEMPS 2026

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2026-I)

Strasbourg, le 11 juin 2026

SOMMAIRE

Pages

I. Ouverture de la session plénière – Adoption de l'ordre du jour - Composition 6

PROTOCOLE 1 Ouverture de la session - Adoption de l'ordre du jour 6

PROTOCOLE 2 Composition de la Commission Centrale 6

II. Questions juridiques 6

PROTOCOLE 3 Questions juridiques 6

III. Aspects économiques 6

PROTOCOLE 4 Situation économique de la navigation rhénane 6

IV. Patentes de batelier et équipages 22

PROTOCOLE 5 Amendement définitif au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) - Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure (Modèle) (annexe 1) 22

PROTOCOLE 6 Amendement définitif au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) - Exigences minimales pour le matelot-léger (article 10.01, chiffre 2, lettre b)) 24

V. Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin 26

PROTOCOLE 7 Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) portant modification de l'article 6.22 et de l'annexe 8 du RPNR sur le balisage de la voie d'eau 26

PROTOCOLE 8 Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatifs aux assistants de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN) (Articles 1.01 et 4.08) 31

VI. Prescriptions techniques des bateaux 35

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) 35

VII. Navigation automatisée 35

PROTOCOLE 10 Approbation de la recommandation pour l'automoteur ordinaire PROGRES 35

PROTOCOLE 11 Approbation de la recommandation pour l'automoteur ordinaire FREIENSTEIN 41

VIII. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure 47

PROTOCOLE 12 Résolution soulignant l'intérêt de l'ISGINTT : Guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux (deuxième édition, actualisée en juin 2026) 47

IX. Questions relatives à la voie d'eau rhénane 48

PROTOCOLE 13 Construction d'un nouveau pont sur le canal de Pannerden au p.k. 873,50 48

PROTOCOLE 14 Travaux d'entretien aux complexes de barrages-écluses sur le Nederrijn et le Lek (Driel au p.k. 892,00, Amerongen au p.k. 922,00 et Hagestein au p.k. 947,00) 56

PROTOCOLE 15 Travaux d'entretien au complexe de barrage-écluse d'Amerongen au p.k. 922,00 59

PROTOCOLE 16 Réalisation de sondages géotechniques pour la création d'une aire de stationnement pour bateaux à marchandises à Marckolsheim au p.k. 241,37 63

PROTOCOLE 17 Réparation du perré bétonné du port de Colmar Neuf-Brisach et création d'un appontement en ducs d'Albe pour le protéger au p.k.225,60 68

PROTOCOLE 18 Dépose du portique du Terminal conteneur d'Ottmarsheim au p.k. 196,22 72

PROTOCOLE 19 Remplacement de l'aire de stationnement de l'installation de manutention de gravier existante de la société F.+J. Minthe GmbH & Co. KG, au p.k. 305,63, Commune de Diersheim, rive droite 77

PROTOCOLE 20 Acheminement par flottaison et mise en place de la partie mobile du pont de Merwede près de Gorinchem, autoroute A27 86

PROTOCOLE 21 Construction du pont de Merwede sur l'autoroute A27 enjambant le Boven-Merwede au p.k. 956,68 95

PROTOCOLE 22 Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin 104

PROTOCOLE 23 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 2025 108

PROTOCOLE 24 Rénovation de la partie mobile du pont de Papendrecht sur la Beneden-Merwede au p.k. 973,75 111

X. 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 119

PROTOCOLE 25 Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, de décisions des comités et groupes de travail, et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire 119

XI. Budget et administration 142

PROTOCOLE 26 Approbation des comptes de l'exercice 2025 de la Commission Centrale 142

PROTOCOLE 27 Adoption du nouveau Règlement du personnel du Secrétariat Annexe 3 du Règlement intérieur 142

PROTOCOLE 28 Approbation de la modification du tableau des emplois 2026 de la Commission Centrale 143

PROTOCOLE 29 Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2025 143

XII. Questions transversales et diverses 159

PROTOCOLE 30 Transition énergétique vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission 159

XIII. Communications diverses et points pour information 159

PROTOCOLE 31 Rapport oral des organisations internationales et des États observateurs 159

PROTOCOLE 32 Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) 159

PROTOCOLE 33 Adoption du compte rendu de la session plénière du 4 décembre 2025 ... 159
PROTOCOLE 34 Communiqué à la presse ... 159
PROTOCOLE 35 Date de la prochaine session plénière ... 159

CC/R (26) 1 final
11 juin 2026
fr/de/nl

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2026

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
Questions juridiques

Pas de résolution.

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 2025.

Annexe

Annexe au protocole 4

1. Le transport de marchandises sur le Rhin en 2025

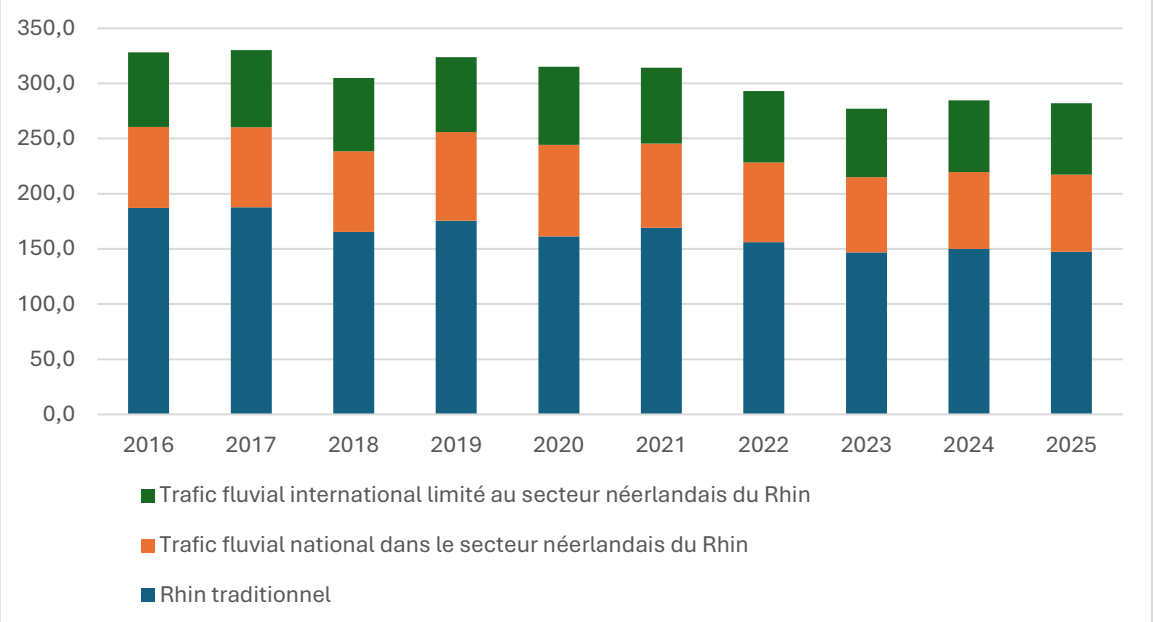
Volume et prestations de transport sur l'ensemble du Rhin (de Bâle à la mer du Nord)

Le transport de marchandises sur l'ensemble du Rhin (de Bâle à la mer du Nord) s'élevait à **281,9 millions de tonnes en 2025,** contre 284,6 millions de tonnes en 2024. Le résultat enregistré en 2025 était inférieur de -0,9 % à celui de 2024.

- Le Rhin traditionnel (de Bâle à la frontière germano-néerlandaise) représentait 147,3 millions de tonnes en 2025, contre 150,2 millions de tonnes en 2024 et 146,8 millions de tonnes en 2023 ; le résultat enregistré en 2025 était inférieur de 1,9 % à celui de 2024.
- Le Rhin inférieur néerlandais (de la frontière germano-néerlandaise à la mer du Nord, y compris Anvers via la liaison Rhin-Escaut1) représentait 230,8 millions de tonnes, contre 234,0 millions de tonnes en 2024. Le résultat enregistré en 2025 était inférieur de 1,3 % à celui de 2024.

Lors du calcul du volume total de marchandises transporté sur l'ensemble du Rhin, toutes les dispositions ont été prises pour éviter le double comptage.

FIGURE 1 : VOLUMES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉS** (EN MILLIONS DE TONNES) **SUR L'ENSEMBLE DU RHIN*



Sources : analyse de la CCNR réalisée à partir de données fournies par Destatis et VNF (données relatives au Rhin traditionnel) et le Rijkswaterstaat (données relatives au Rhin inférieur néerlandais)

** Il convient de noter que les données relatives au Rhin traditionnel comprennent l'ensemble du transport de marchandises sur le Rhin allemand et s'appuient sur des chiffres plus affinés concernant les parties du Rhin supérieur où s'opère le trafic fluvial entre les ports rhénans français, d'une part, et les ports rhénans suisses et français, d'autre part. Il convient également de noter que ce dernier élément représente moins de 1 % du total des volumes transportés sur l'ensemble du Rhin.*

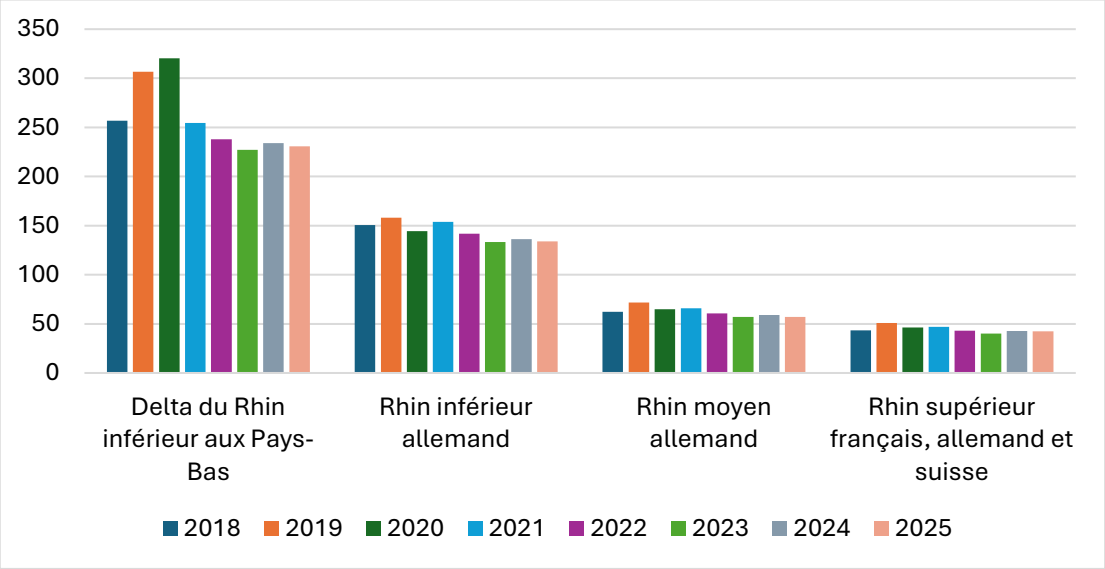
[1] Secteurs de voies navigables concernés : Waal, Hollands Diep, Boven Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Schelde-Verbinding, Hartelkanaal, IJssel.

Activité de transport dans différents secteurs du Rhin, sur les affluents du Rhin et sur les canaux reliés au Rhin

En termes de structure géographique, la demande de transport est plus importante sur le Rhin inférieur que sur le Rhin moyen et supérieur, comme le montre la figure 2. Cette demande plus élevée sur le Rhin inférieur peut résulter de plusieurs facteurs, à savoir :

- la densité du réseau de navigation intérieure dans le delta néerlandais et le trafic interportuaire (Rotterdam, Anvers, Amsterdam, North Sea Port) reliant d'importants centres industriels pétroliers et chimiques et un grand nombre de terminaux à conteneurs ;
- la présence d'un centre industriel sidérurgique et pétrolier majeur dans la région du Rhin inférieur allemand ;
- la grande profondeur des chenaux du Rhin inférieur.

FIGURE 2 : TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LES DIFFÉRENTS SECTEURS DU RHIN *(EN MILLIONS DE TONNES)**



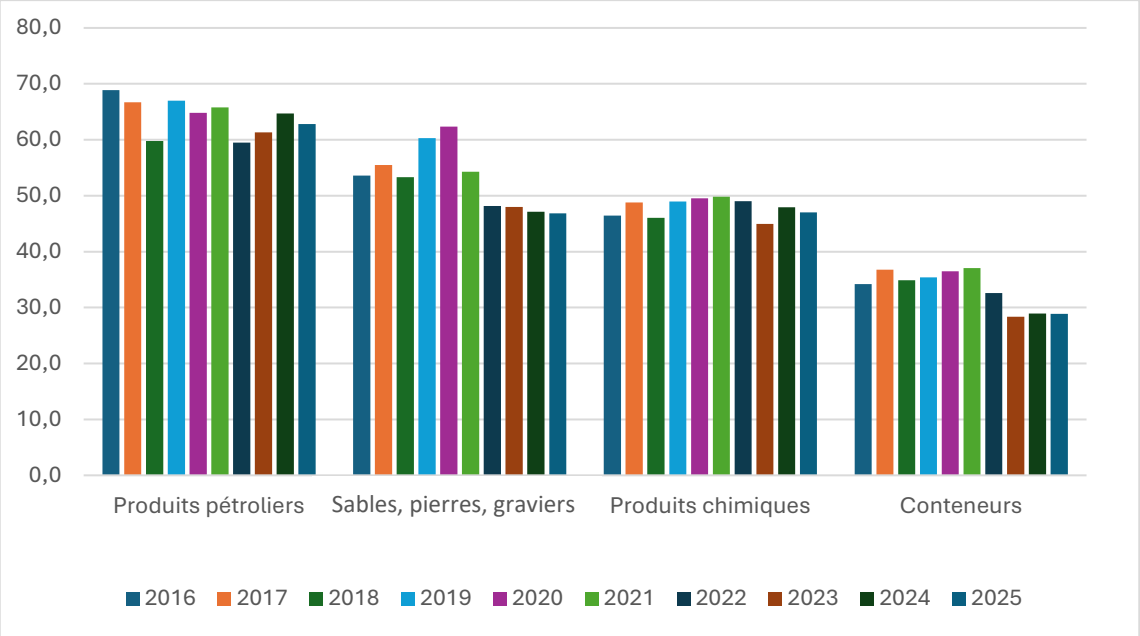
Sources : analyse de la CCNR réalisée à partir de données fournies par Destatis (Rhin inférieur, moyen et supérieur allemand), VNF (Rhin supérieur français et suisse) et le Rijkswaterstaat (delta du Rhin inférieur aux Pays-Bas).

** Pour éviter le double comptage, les volumes transportés dans les différents secteurs du Rhin ne peuvent pas être additionnés, certains volumes étant transportés sur plusieurs secteurs du Rhin.*

Volumes transportés sur le Rhin, par segment de marchandises

En termes de volumes globaux de marchandises transportés sur l'ensemble du Rhin, le segment des produits pétroliers, celui des produits chimiques et celui des sables, pierres et graviers en constituaient les principales parts.

FIGURE 3 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR L'ENSEMBLE DU RHIN* PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES *(EN MILLIONS DE TONNES)*



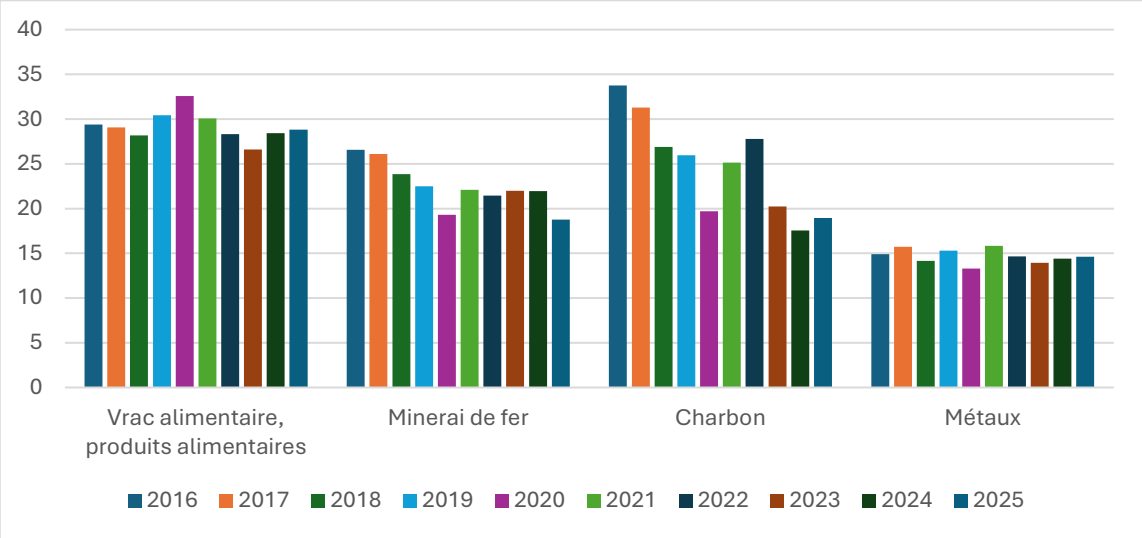


TABLEAU 1 : ÉVOLUTION DU TRANSPORT SUR LE RHIN PAR SEGMENT DE MARCHANDISES EN 2025

Segment de produits	*Taux de croissance 2025/2024 en %*
Produits pétroliers	*-2,9*
Produits chimiques	*-2,0*
Sables, pierres, graviers	*-0,5*
*Conteneurs ***	*-0,3*
Vrac alimentaire, produits alimentaires	*+1,4*
Minerai de fer	*-14,4*
Charbon	*+8,1*
Métaux	*+1,6*

Source : analyse de la CCNR réalisée à partir de données fournies par Destatis, VNF et le Rijkswaterstaat
** Ensemble du Rhin = Rhin de Rheinfelden (CH) à la mer du Nord (y compris Anvers via la liaison Rhin-Escaut)*
*** Pour les conteneurs : poids net des marchandises en conteneurs*

Le tableau suivant donne un aperçu des indicateurs clés et des facteurs d'influence qui sont importants pour expliquer l'évolution du transport de marchandises sur le Rhin pour les différents segments de marchandises.

TABLEAU 2 : FACTEURS INFLUENCANT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN ET LEUR ÉVOLUTION EN 2025

Indicateur/facteur d'influence	Segment de marchandises concerné	Croissance/baisse des indicateurs (2025/2024)
Tendance à long terme, effets saisonniers, prévisions du prix du gazole, hydraulicité	Transport de produits pétroliers	La tendance à long terme sur le Rhin traditionnel est de -0,7 % par an ; Hydraulicité : davantage de jours d'étiage en 2025 par rapport à 2024 ; Températures hivernales en janvier et février supérieures à la moyenne à long terme ; Une situation de backwardation[2] s'installe tout au long de l'année, entraînant une baisse des stocks et, par conséquent, du transport.
Production chimique, conditions hydraulicité	Transport de produits chimiques	DE : -3,4 % ; FR : -3,4 %, NL : -4,8 % ; BE : -2,4 %. Hydraulicité : plus de jours d'étiage en 2025 par rapport à 2024.
Production du secteur de la construction, hydraulicité	Transport de sables, pierres et graviers	DE : -2,0 % ; FR : -3,7 % ; NL : +1,5 % ; BE : +0,1 % ; Hydraulicité : plus de jours d'étiage en 2025 par rapport à 2024.
Production d'acier, hydraulicité	Transport de minerai de fer et de métaux	DE : -9,0 %, Hydraulicité : plus de jours d'étiage en 2025 par rapport à 2024.
Trafic maritime de conteneurs, en particulier à Rotterdam et Anvers, hydraulicité, inefficacités logistiques	Transport de conteneurs	Le poids brut des marchandises traitées dans des conteneurs maritimes au port de Rotterdam a diminué de -1,9 % au cours des T1-T3 2025 par rapport aux T1-T3 2024 ; au port d'Anvers, il a augmenté de +0,7 % en 2025 par rapport à 2024 ; Hydraulicité : plus de jours de basses eaux en 2025 par rapport à 2024 ; Congestion dans les principaux ports à conteneurs européens en 2025, alimentée également par des grèves.
Utilisation du charbon dans l'industrie sidérurgique (61 %), dans le secteur de l'électricité (34 %) et dans le secteur du chauffage (5 %), prix du charbon, hydraulicité	Transport de charbon *	L'utilisation du charbon pour la production d'électricité en Allemagne a augmenté de +10,4 %, celle dans la production sidérurgique a diminué de -7,7 %, celle sur le marché du chauffage a augmenté de +2,2 %. Les prix à l'importation du charbon étaient inférieurs de -19,5 % en 2025 par rapport à 2024 et de -32,8 % par rapport à 2023.
Résultats des récoltes en France et en Allemagne, hydraulicité, commerce	Vrac alimentaire, produits alimentaires	Excellents rendements en France ; Hydraulicité : plus de jours d'étiage en 2025 par rapport à 2024, augmentation des exportations de la France vers l'Union européenne et les pays tiers.

Sources : analyse de la CCNR basée sur les données d'Eurostat [sts_inpr_q] ; fabrication de produits chimiques et production chimique, [sts_copr_a] ; production dans le secteur de la construction, [mar_qg_qm_pwhc], poids brut des marchandises conteneurisées traitées dans chaque port ; Fédération allemande de l'acier, Administration fédérale allemande des voies navigables intérieures (WSV), fournie par l'Office fédéral allemand de l'hydrologie (BfG), Service météorologique allemand (données relatives à la température), Investing.com Londres (écarts de prix du gazole), Groupe de travail allemand sur les bilans énergétiques (statistiques sur le charbon), VDKI (Association des importateurs allemands de charbon) sur la part du charbon utilisée dans différents secteurs, Destatis (prix du charbon), VNF.

[2] Le backwardation est une situation de marché dans laquelle les prix à terme sont inférieurs aux prix actuels, ce qui réduit l'intérêt de stocker des matières premières au fil du temps.

Le segment le plus important (produits pétroliers) est influencé par une combinaison de facteurs. Outre l'hydrologie, le transport est affecté par une tendance négative à long terme. D'autres facteurs importants sont les effets saisonniers liés à la demande de fioul domestique (en automne et en hiver) et les anticipations de prix du gazole, qui influencent l'incitation au stockage des produits pétroliers (entraînant une augmentation ou une diminution des stocks dans l'arrière-pays rhénan et de la demande de transport qui en découle).

En 2025, tous ces facteurs laissaient présager une baisse du transport de produits pétroliers :

- Un nombre accru de jours d'étiage (en particulier au printemps 2025) a entraîné des contraintes physiques pour le transport.
- Les températures hivernales ont été supérieures à la moyenne (par rapport à la période de référence 2003-2025), ce qui a entraîné une baisse de la demande de fioul domestique en hiver.
- Les prix réels du gazole étaient supérieurs aux prix à terme (marché à terme du gazole de Londres), affichant un écart positif (« backwardation ») pour l'ensemble de l'année, ce qui a réduit les incitations à stocker du fioul domestique dans l'arrière-pays.

La forte augmentation du transport de charbon en 2025 s'explique par la baisse de la production d'électricité issue des énergies renouvelables (éolien, biomasse, hydroélectricité) en Allemagne l'année dernière.[3] Le charbon a dû être utilisé pour compenser ces baisses. Cela a entraîné une forte augmentation du transport de charbon, favorisée par la baisse des prix du charbon, malgré la diminution de l'utilisation de ce dernier dans la production d'acier.

En ce qui concerne les produits agricoles, une forte augmentation (+30 %) du transport de ces derniers a été observée à l'écluse de Gambsheim sur le Rhin supérieur, par rapport à 2024. Cette augmentation a notamment été favorisée par d'excellents rendements et une reprise des exportations vers l'Union européenne et les pays tiers. Cette tendance confirme ainsi le rôle stratégique du transport fluvial pour le secteur céréalier.[4] Mais pour l'ensemble du Rhin, l'augmentation des produits agricoles et alimentaires n'a été que marginale.

Le transport de conteneurs sur le Rhin

Le transport de conteneurs sur le Rhin est influencé par une combinaison de facteurs. Un facteur important est le débit de conteneurs maritimes dans les ports maritimes (en particulier Rotterdam et Anvers) ; un deuxième facteur est l'efficacité logistique du transport fluvial ; et un troisième facteur est l'effet des basses eaux.

Manutention maritime de conteneurs dans les ports de l'ARA : au port de Rotterdam, le poids brut des marchandises conteneurisées a stagné sur trois ans (2023, 2024 et 2025). Au cours des trois premiers trimestres de 2025, on n'a observé qu'une légère baisse de -1,9 % par rapport aux T1-T3 2024 (en tonnes).[5] La raison de cette baisse et de la stagnation du débit de conteneurs est la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, qui a entraîné une hausse des prix de l'énergie en Europe, réduisant ainsi le pouvoir d'achat et, par conséquent, la consommation privée. Les conteneurs transportant beaucoup de biens de consommation, cela a un impact sur les volumes.

Effet permanent de l'étiage : une comparaison entre le trafic maritime de conteneurs dans le port de Rotterdam et le transport de conteneurs sur le Rhin traditionnel (les deux séries en tonnes) montre que la relation étroite entre ces deux variables a été rompue au cours des troisième et quatrième trimestres 2018. Au cours de ce semestre, une période de basses eaux importantes a eu un impact négatif significatif sur le transport de conteneurs sur le Rhin. De plus, la période de basses eaux de 2022 a entraîné une nouvelle divergence entre les données relatives au Rhin et les données maritimes. Ces données suggèrent que certaines périodes de basses eaux sévères ont un effet à long terme, en raison du report modal vers le rail.

---

3 Source : ARGE Energiebilanzen (Groupe de travail allemand sur les bilans énergétiques)

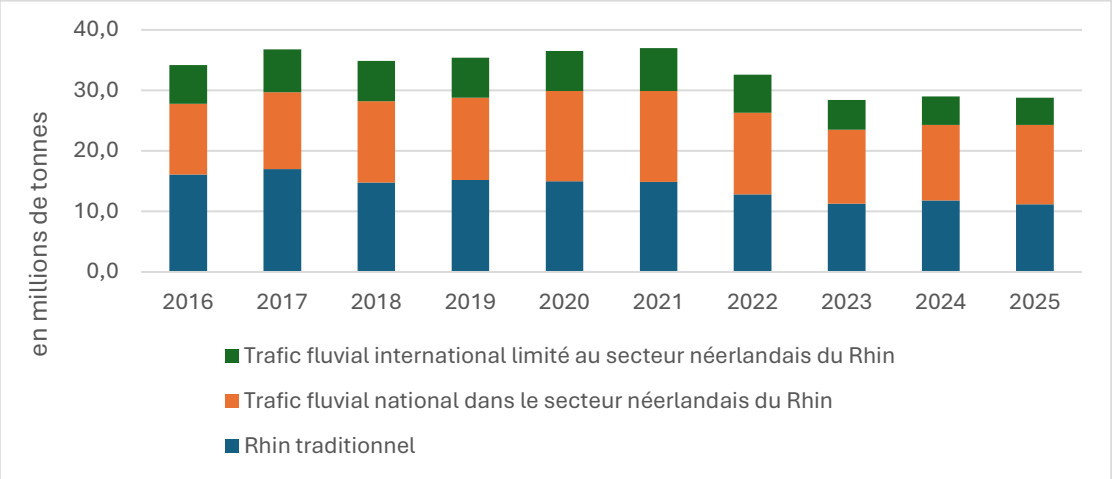
4 Communiqué à la presse de VNF, disponible à l'adresse : En 2025, envolée des trafics céréaliers (+30 %) et record inédit des croisières sur le Rhin - VNF (28 avril 2026, consulté pour la dernière fois le 4 mai 2026)

5 Source : Eurostat [mar_qg_qm_pwhc], Poids brut des marchandises conteneurisées traitées dans chaque port

Efficacité logistique : la congestion et les longs délais d'attente pour le traitement des bateaux fluviaux dans les terminaux à conteneurs des ports maritimes constituent un problème structurel. Ce problème est dû à la priorité accordée aux navires de mer de plus en plus grands. Il pèse sur la fiabilité et la compétitivité du transport fluvial de conteneurs.[6]

Mesuré en millions de tonnes, le résultat pour le transport de conteneurs sur l'ensemble du Rhin (de Bâle à la mer du Nord) s'est élevé à 28,9 millions de tonnes en 2025, ce qui correspondait à une quasi-stagnation (-0,3 %). Les résultats varient selon le secteur du Rhin concerné : sur le Rhin traditionnel, le transport de conteneurs a reculé de -4,4 % par rapport à 2024. Sur le tronçon néerlandais du Rhin, le trafic national de conteneurs a affiché une hausse de +4,7 %, confirmant la tendance à la hausse du transport national de conteneurs aux Pays-Bas. En revanche, le trafic international empruntant uniquement le tronçon néerlandais du Rhin a diminué de -3,6 %.

FIGURE 4 : TRANSPORT DE CONTENEURS SUR LE RHIN TRADITIONNEL ET LE RHIN INFÉRIEUR AUX PAYS-BAS *(EN MILLIONS DE TONNES, POIDS NET DES MARCHANDISES EN CONTENEURS)****, 2014-2025****



Sources : analyse de la CCNR réalisée à partir de données fournies par Destatis, VNF et le Rijkswaterstaat
** Rhin traditionnel = Rhin de Rheinfelden (CH) à la frontière germano-néerlandaise ; section néerlandaise du Rhin = Rhin de la frontière germano-néerlandaise à la mer du Nord (y compris Anvers via la liaison Rhin-Escaut).*
Il convient de noter que les données relatives au Rhin traditionnel comprennent l'ensemble du transport de marchandises sur le Rhin allemand et s'appuient sur des chiffres plus affinés concernant les parties du Rhin supérieur où s'opère le trafic fluvial entre les ports rhénans français, d'une part, et les ports rhénans suisses et français, d'autre part.

2. Conditions de navigation et niveaux d'eau

Le tableau suivant présente le nombre de jours où le niveau d'eau est resté inférieur à l'étiage équivalent pour les principales échelles sur l'ensemble du Rhin. Ces chiffres indiquent une détérioration des niveaux d'eau en 2025 par rapport à 2024. Notamment sur le Rhin supérieur, il y a eu nettement plus de jours de basses eaux en 2025 qu'en 2024. Sur le Rhin moyen à Kaub, les niveaux d'eau ont également fortement baissé en avril. Même s'ils ne sont pas descendus en dessous de l'étiage équivalent à Kaub, ils ne se situaient que légèrement au-dessus de ce niveau. Bien que les conditions économiques n'aient pas été bonnes en 2025 et aient largement contribué aux faibles résultats enregistrés sur la plupart des segments de marchandises du Rhin, les niveaux d'eau ont certainement joué un rôle négatif supplémentaire.

[6] Voir R. Luman (ING), Scheepvaart ziet de stroom veranderen (article du 22.04.2026, consulté pour la dernière fois le 29.04.2026), disponible à l'adresse https://www.ing.nl/zakelijk/sector/transport-logistics-mobility/vooruitzicht-shipping)

TABLEAU 3 : HYDROLOGIE SUR LE RHIN EN 2024 ET 2025 *

Echelles	Nombre de jours en dessous de l'étiage équivalent en 2024	Nombre de jours en dessous de l'étiage équivalent en 2025
Tiel (Waal, NL)	0	1
Nijmegen (Waal, NL)	0	3
IJsselkop (Nederrijn, NL)	0	4
Lobith (Rhin inférieur, NL)	0	5
Emmerich (Rhin inférieur, DE)	0	3
Duisburg-Ruhrort (Rhin inférieur, DE)	0	0
Cologne (Rhin inférieur, DE)	0	0
Kaub (Rhin moyen, DE)	0	0
Oestrich (Rhin moyen, DE)	0	7
Maxau (Rhin supérieur, DE)	0	10
Bâle (Rhin supérieur, CH)	0	12

Sources : calculs de la CCNR basés sur les données de l'Administration fédérale allemande des voies navigables intérieures (WSV), fournies par l'Institut fédéral allemand d'hydrologie (BfG), et sur celles de Rijkswaterstaat

** Le Waal et le Nederrijn sont deux bras du delta du Rhin aux Pays-Bas.*

3. Construction de nouveaux bateaux

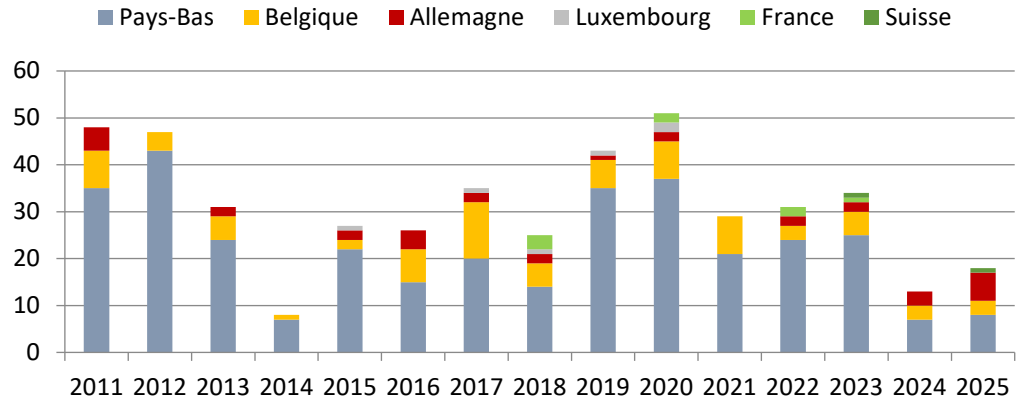
En 2025, l'activité de nouvelles constructions a connu une augmentation par rapport à 2024, avec un total de 87 nouveaux bateaux de transport de marchandises construits. Cela a été particulièrement le cas pour les bateaux de cargaisons sèches (18 nouveaux bateaux à cargaison sèche en 2025 contre 13 en 2024). Le nombre de bateaux-citernes a également été plus élevé que l'année précédente (67 bateaux-citernes en 2025 contre 38 en 2024). Selon les données de l'IVR sur les nouvelles constructions, deux nouveaux pousseurs (immatriculés en Belgique et aux Pays-Bas) ont été livrés en 2025 (contre un en 2024). La reprise de la demande de transport, ainsi que la nécessité de moderniser la flotte, pourraient être considérées comme les raisons de la remontée du taux de nouvelle construction. Il convient également de noter que les bateaux classés dans la catégorie « Autres », tels que les bateaux de patrouille, les engins flottants ou les bateaux de service, ne sont pas inclus dans les graphiques présentés ici.[7]

Cargaison sèche

La majorité des nouveaux bateaux à cargaison sèche mis sur le marché en 2025 sont immatriculés aux Pays-Bas (8 sur 18), suivis par l'Allemagne (6 sur 18) et la Belgique (3 sur 18).

[7] En 2025, 3 nouveaux engins flottants et un bateau de service ont été mis sur le marché.

FIGURE 5 : BATEAUX À CARGAISON SÈCHE NOUVELLEMENT MIS SUR LE MARCHÉ, PAR PAYS D'IMMATRICULATION *(NOMBRE, 2011-2025)*



Source : IVR

La capacité de chargement la plus courante pour les bateaux à cargaison sèche nouvellement construits en 2025 était de l'ordre de 2 000 < 3 000 tonnes. La capacité de chargement moyenne de nouveaux bateaux à cargaison sèche en 2025 s'élevait à 2 873 tonnes, contre 4 230 tonnes en 2024. Pour autant, la capacité moyenne de chargement continue d'augmenter, sous l'effet du remplacement progressif des petits bateaux par des unités plus grandes.

TABLEAU 4 : BATEAUX À CARGAISON SÈCHE NOUVELLEMENT CONSTRUITS, PAR CAPACITÉ DE CHARGEMENT

Capacité de	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
0 < 1 000 t	4	4	16	13	8	5	0	2
1 000 < 2 000 t	4	8	11	0	4	6	0	1
2 000 < 3 000 t	8	12	8	3	10	3	3	7
3 000 < 4 000 t	6	13	14	11	8	16	6	6
> 4 000 t	3	6	1	2	0	2	4	1
Total	25	43	51	29	31	34	13	18

Source : IVR

Les estimations du tonnage de port en lourd ont été réalisées au cours des années précédentes. Les totaux incluent des bateaux pour lesquels la valeur du tonnage de port en lourd n'est pas connue, ce qui explique les différences qu'il peut y avoir entre le total général et la somme des bateaux classés dans chaque colonne en fonction de leur capacité de chargement.

TABLEAU 5 : BATEAUX À CARGAISON SÈCHE NOUVELLEMENT CONSTRUITS EN 2025 PAR LONGUEUR

Longueur	Nombre de bâtiments
< 55 mètres	0
55 à < 70 mètres	2
70 à < 86 mètres	4
86 à 110 mètres	10
> 110 mètres	1
Total	18

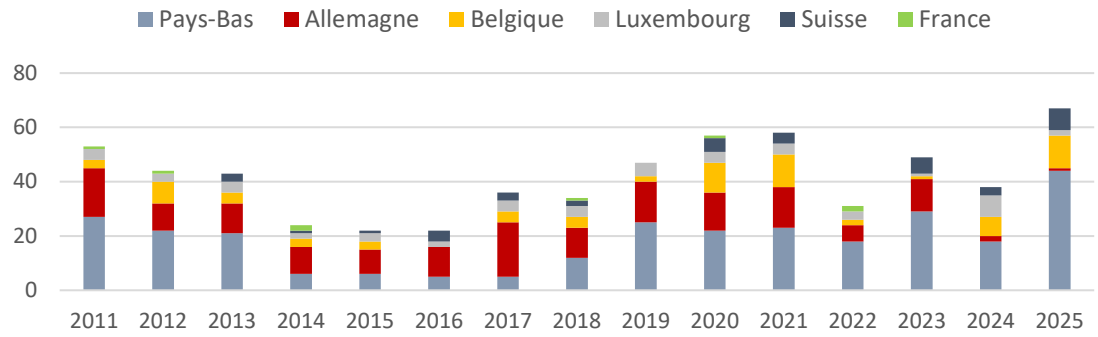
Sources : IVR, analyse de la CCNR

Le nombre total comprend un bateau dont la longueur n'est pas connue, ce qui explique la différence entre le total général et la somme des bateaux classés dans chaque colonne en fonction de leur longueur.

Cargaisons liquides

Selon la base de données de l'IVR, 67 nouveaux bateaux-citernes sont entrés sur le marché en 2025, ce qui constituait une hausse par rapport à l'année 2024, durant laquelle 38 bâtiments de cette catégorie avaient été livrés. La plupart des nouveaux bateaux étaient immatriculés aux Pays-Bas (44), suivis de la Belgique (12), la Suisse (8), le Luxembourg (2) et l'Allemagne (1). Parallèlement à l'augmentation du nombre de bateaux, la nouvelle capacité de chargement était également plus élevée en 2025 qu'en 2024.

FIGURE 6 : BATEAUX-CITERNES NOUVELLEMENT MIS SUR LE MARCHÉ, PAR PAYS D'IMMATRICULATION *(NOMBRE, 2011-2025)*



Source : IVR

La capacité de chargement la plus courante pour les nouveaux bateaux-citernes est celle de la catégorie > 4 000 tonnes, avec 40 nouveaux bateaux-citernes en 2025. Globalement, la capacité de chargement moyenne des nouveaux bateaux-citernes est passée de 5 326 tonnes en 2024 à 5 851 tonnes en 2025. Ce résultat ne s'explique que par le nombre élevé de bateaux neufs figurant dans la catégorie > 4 000 tonnes en 2025 (40), par rapport à 2024, durant laquelle 21 bateaux de ce type avaient été construits. En général, un nombre croissant de bateaux est construit de manière à atteindre une capacité de chargement supérieure à 4 000 tonnes, laquelle est souvent dépassée de plusieurs milliers de tonnes, ce qui confirme la tendance à la construction de bâtiments de taille supérieure observée ces dernières années dans le segment des cargaisons liquides.

TABLEAU 6 : BATEAUX-CITERNES NOUVELLEMENT CONSTRUITS, PAR CAPACITÉ DE CHARGEMENT

Capacité de	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
0 < 1 000 t	2	1	0	0	0	0	0	1
1 000 < 2 000 t	11	16	9	14	5	3	2	1
2 000 < 3 000 t	14	17	23	18	22	29	13	12
3 000 < 4 000 t	4	3	9	13	2	2	2	13
> 4 000 t	3	10	15	13	2	15	21	40
Total	34	47	57	58	31	49	38	67

Sources : IVR, analyse de la CCNR

Il convient de noter qu'en 2025, pour dix-huit bateaux nouvellement construits, le tonnage de port en lourd a été en partie estimé en raison de valeurs initialement manquantes. Il a également été procédé à des estimations pour les années précédentes.

Les totaux incluent des bateaux pour lesquels la valeur du tonnage de port en lourd n'est pas connue, ce qui explique les différences qu'il peut y avoir entre le total général et la somme des bateaux classés dans chaque colonne en fonction de leur capacité de chargement.

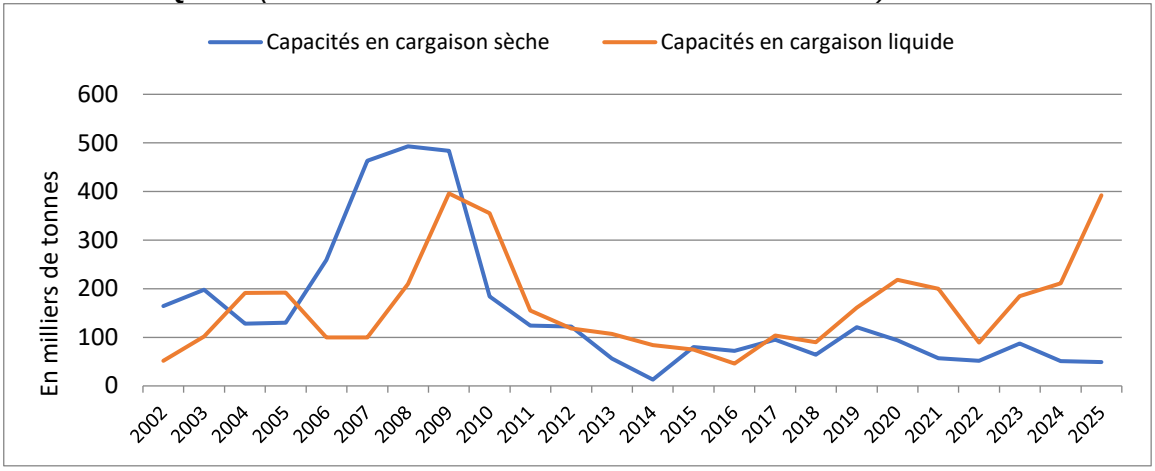
TABLEAU 7 : BATEAUX-CITERNES NOUVELLEMENT CONSTRUITS EN 2025, PAR LONGUEUR

Longueur	Nombre de bâtiments
< 55 mètres	1
55 à < 70 mètres	0
70 à < 86 mètres	4
86 à 110 mètres	16
> 110 mètres	46
Total	67

Sources : IVR, analyse de la CCNR

La figure 7 illustre la nouvelle capacité de chargement pour les bateaux à cargaison sèche et à cargaison liquide entrant sur le marché par an. À la suite d'un ralentissement prolongé qui a succédé à la crise financière, les dernières années ont vu une résurgence de nouvelles capacités pour les bateaux à cargaison liquide. Pour les bateaux à cargaison sèche, la courbe n'illustre aucun redressement net. Comme indiqué précédemment, l'évolution de la demande de transport dans le secteur de la cargaison sèche a été très faible au cours des dernières années, ce qui pourrait avoir causé l'effondrement prolongé des taux de nouvelles constructions et l'arrivée des capacités correspondantes sur le marché.

FIGURE 7 : NOUVELLES CAPACITÉS MISES SUR LE MARCHÉ POUR LES CARGAISONS SECHE ET LIQUIDE *(CAPACITÉ DE CHARGEMENT EN 1 000 TONNES)*



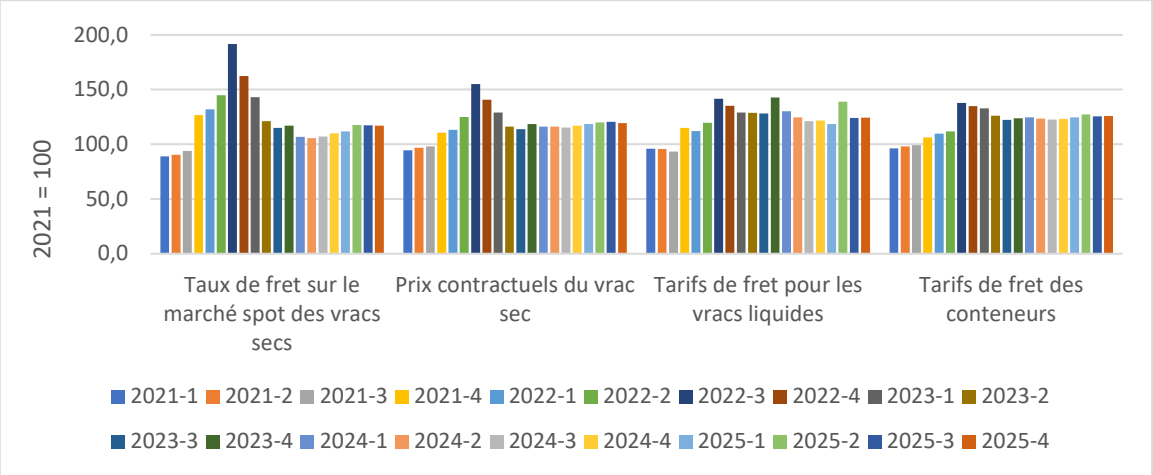
Source : IVR

En 2025, pour dix-huit bateaux nouvellement construits, le tonnage de port en lourd a été en partie estimé en raison de valeurs initialement manquantes. Il a également été procédé à des estimations pour les années précédentes.

4. Taux de fret et coûts d'exploitation

Le Bureau central néerlandais des statistiques (CBS) recueille des données sur les taux de fret auprès d'un panel d'entreprises néerlandaises de transport fluvial. Les montants recensés correspondent à des itinéraires fixes faisant l'objet de questionnaires envoyés deux fois par trimestre. Si les coûts de navigation et les majorations pour le carburant et les basses eaux sont inclus, les coûts de manutention des marchandises en sont exclus. Dans l'ensemble, on observe une augmentation progressive et régulière des taux de fret (non corrigés par l'inflation), qui ont déjà connu une hausse temporaire en 2022/23 en raison d'un épisode de basses eaux. Cependant, ces taux nominaux ne sont pas ajustés pour tenir compte de l'augmentation des coûts dans la navigation intérieure.

FIGURE 8 : INDICES DES TAUX DE FRET DU CBS PAR TRIMESTRE** (2021 = 100) **– NON AJUSTÉS EN FONCTION DE L'AUGMENTATION DES COÛTS*



Source : CBS (Binnenvaartdiensten; prijsindex), Tableau 85817 (2021=100)

** Les prix en vigueur sur les itinéraires empruntés sont passés en revue deux fois par trimestre ; les majorations pour le carburant et les basses eaux sont incluses, mais pas pour le chargement et le déchargement. Cette révision a lieu au milieu et à la fin du trimestre. Tous les prix sont exprimés en valeur nominale.*

Afin de déflater ces taux de fret nominaux (c'est-à-dire de les ajuster en fonction de la hausse des coûts), il convient d'établir un indice des coûts.

TABLEAU 8 : STRUCTURE DE L'INDICE DES COÛTS POUR LE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE INTÉRIEURE SELON LE SEGMENT DE MARCHÉ SUR LE RHIN

Composante de coût	Part dans le transport de vrac sec (%)	Part dans le transport de vrac liquide (%)	Part dans le transport par conteneurs (%)	Source des données
Carburant (gazole)	**35 %**	**30 %**	**28 %**	Indice des prix du gazole de Destatis
Équipage	**25 %**	**25 %**	**22 %**	Panteia Suivi des coûts
Capital	**15 %**	**20 %**	**22 %**	Banque centrale allemande / Indice Destatis des métaux
Réparation et entretien	**12 %**	**15 %**	**10 %**	Panteia Suivi des coûts
Frais d'assurance	**3 %**	**6 %**	**5 %**	Panteia Suivi des coûts
Autres coûts	**10 %**	**4 %**	**13 %**	Panteia Suivi des coûts
Total	**100 %**	**100 %**	**100 %**	-

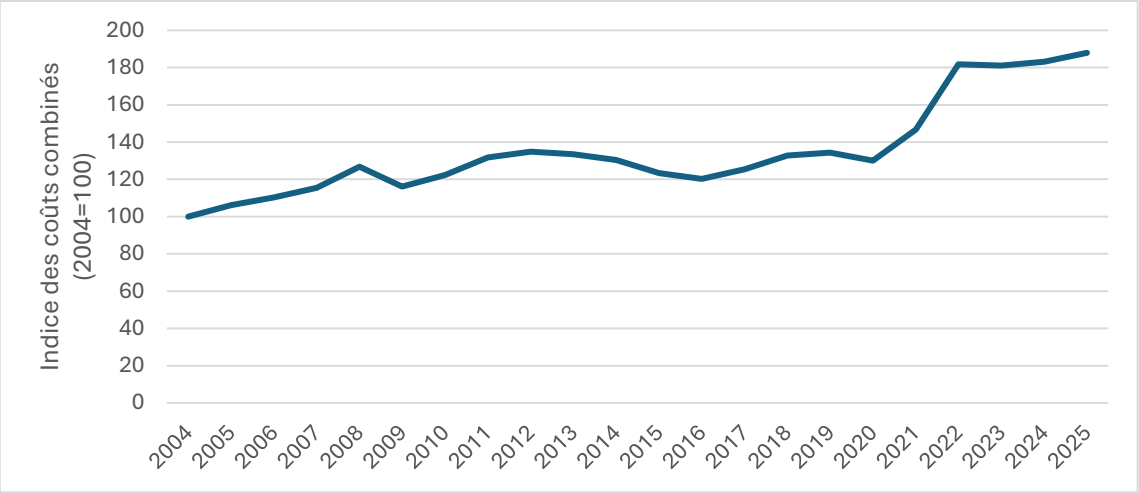
Raisons expliquant les différences entre les parts :

- La part des coûts de carburant dans le transport fluvial de vrac sec est plus élevée que dans le transport de vrac liquide et dans le transport par conteneurs, car les parts des coûts d'investissement et d'assurance sont plus faibles.
- Les coûts d'investissement et leur part sont plus élevés pour les bateaux à conteneurs et à cargaisons liquides, car ces bateaux sont plus coûteux que les bateaux à cargaisons sèches.
- La valeur plus élevée des marchandises transportées dans le transport de vrac liquide et de conteneurs augmente les frais d'assurance liées au fret et, par conséquent, la part des frais d'assurance par rapport aux bateaux à cargaisons sèches.
- La part des autres coûts est plus élevée dans le transport de conteneurs, car les horaires des lignes régulières de conteneurs nécessitent davantage de gestion logistique et de services d'appui.

Le graphique suivant montre l'évolution globale des coûts dans le transport fluvial de cargaisons liquides depuis 2004 (indice de coûts combiné). Cette courbe résulte de l'évolution des indices de coûts individuels et de leur pondération selon le tableau 8 au fil du temps.

Les données relatives à l'évolution des coûts sont tirées des rapports de Panteia sur les coûts dans le transport fluvial, ainsi que des données de l'indice des prix du gazole de Destatis, des données sur les taux d'intérêt à long terme des prêts (source : Banque centrale allemande) et des prix des métaux de Destatis.

FIGURE 9 : INDICE DE COÛT COMBINÉ DANS LE SEGMENT DE CARGAISONS LIQUIDES *(2004 = 100)**



Source : calculs de la CCNR basés sur des données de Panteia, Destatis, la Banque centrale allemande (Bundesbank)

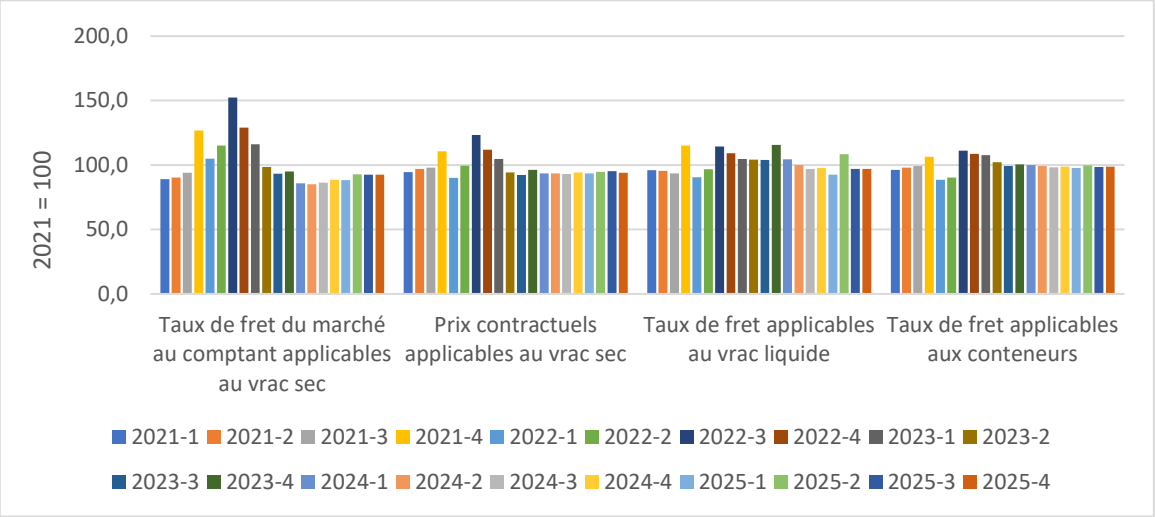
** Indice des coûts combinés = 0,3 × Coûts de carburant + 0,25 × Coûts d'équipage + 0,20 × Coûts d'investissement + 0,15 × Coûts de réparation et d'entretien + 0,06 × Coûts d'assurance + 0,04 × Autres coûts.*

Le graphique illustrant l'indice des coûts combinés pour le transport de cargaisons sèches et de conteneurs est presque identique à celui de l'augmentation des coûts pour le transport de cargaisons liquides.

- L'augmentation totale des coûts du **transport de cargaisons sèches** s'est élevée à +86 % entre 2004 et 2025 et à +43 % depuis 2020.
- L'augmentation totale des coûts du transport de **cargaisons liquides** s'est élevée à +88 % entre 2004 et 2025 et à +45 % depuis 2020
- Pour le **transport de conteneurs**, l'augmentation des coûts s'est élevée à +83 % (depuis 2004) et à +39 % depuis 2020.

L'ajustement des taux de fret nominaux du CBS en fonction de l'augmentation des coûts est effectué en divisant les taux de fret des cargaisons sèches par l'indice des coûts des cargaisons sèches (avec l'année de référence 2021), et les taux de fret des conteneurs par l'indice des coûts des conteneurs (avec l'année de référence 2021). Par ailleurs, les taux de fret des cargaisons liquides sont divisés par l'indice des coûts des cargaisons liquides (avec l'année de référence 2021).

FIGURE 10 : INDICES DES TAUX DE FRET DU CBS PAR TRIMESTRE** (2021 = 100) – **AJUSTÉS EN FONCTION DE L'AUGMENTATION DES COÛTS



Source : analyse de la CCNR sur la base des données du CBS (Binnenvaartdiensten ; prijsindex), Tableau 85817 2021=100

L'analyse révèle que les taux de fret ajustés en fonction des coûts pour **le marché au comptant applicable au vrac sec** se sont situés en moyenne à 11 % en dessous de la base de référence de 100 points en 2024 et 2025. Cela indique que **la croissance des taux de fret a accusé un retard de 11 % en moyenne par rapport à la hausse des coûts dans ce secteur**.

Une tendance similaire, bien que moins prononcée, a été observée pour les prix contractuels applicables au vrac sec, où la hausse des taux de fret a été inférieure de 6 % à celle des coûts. En revanche, le transport de cargaisons liquides et de conteneurs est resté relativement équilibré, les ajustements tarifaires compensant presque entièrement les hausses de coûts (avec un écart marginal de 1 %).

Dans l'ensemble, ce résultat suggère **une meilleure évolution des revenus dans le transport de cargaisons liquides et de conteneurs par rapport au transport de cargaisons sèches,** mais n'indique pas de marges bénéficiaires significatives dans aucun de ces segments de marché.

5. Perspectives de la demande de transport en 2026

À l'horizon 2026, la croissance mondiale devrait se modérer pour s'établir entre +2,9 % et +3,1 %, car les tensions géopolitiques, en particulier le conflit au Moyen-Orient, continuent de perturber les marchés de l'énergie et d'accroître l'incertitude commerciale. Ces développements devraient exercer une pression sur la production industrielle et la demande de transport, créant un environnement plus difficile pour la navigation intérieure.

Dans le même temps, certains secteurs, tels que le transport de conteneurs et les produits chimiques, montrent des signes de stabilisation, tandis que le transport de produits agricoles pourrait continuer à bénéficier de la demande à l'exportation. Néanmoins, la navigation intérieure reste confrontée à d'importants défis structurels, notamment des périodes de basses eaux plus fréquentes liées au changement climatique, la transition énergétique en cours et la concurrence croissante d'autres modes de transport. Le rapport annuel d'observation du marché 2026 fournira un aperçu détaillé de ces évolutions et de leurs implications pour l'avenir de la navigation intérieure en Europe.

Sur la base de modèles économétriques à court terme pour le transport des produits pétroliers et du minerai de fer développés par l'unité d'observation du marché de la CCNR (pour des informations détaillées, voir le prochain rapport annuel), les facteurs d'influence suivants pour ces deux segments de marchandises à court terme ont été identifiés :

TABLEAU 9 : PRINCIPAUX FACTEURS D'INFLUENCE POUR LE TRANSPORT DE PRODUITS PÉTROLIERS ET DE MINERAI DE FER SUR LE RHIN SELON LES MODÈLES ÉCONOMÉTRIQUES

Segment	Facteurs d'influence selon le modèle économétrique
Produits pétroliers	Les niveaux d'eau, une tendance structurelle négative à long terme (-0,7 % par an) reflétant un déclin structurel dû à la transition énergétique, le stockage de fioul domestique en automne, les températures hivernales générant une certaine demande de fioul domestique, les anticipations de prix du gazole (prix à terme) qui traduisent les incitations économiques au stockage de fioul domestique.
Minerai de fer et métaux	Production d'acier, niveaux d'eau, rupture structurelle durable due à la crise financière de 2008/2009, les volumes de transport restant systématiquement inférieurs aux niveaux d'avant la crise depuis mars 2009, ce qui correspond à un déclin permanent estimé à environ -25,5 %, les prix des carburants reflétant le mode de fonctionnement à forte intensité énergétique des convois poussés.

Source : CCNR

Il est prévu de mettre en place un modèle économétrique pour le transport de conteneurs, basé sur l'influence du débit de conteneurs maritimes dans les ports, des niveaux d'eau et d'éventuelles autres variables.

Pour d'autres segments de marchandises tels que les produits chimiques et les matériaux de construction, les tests de modèles préliminaires pour l'évolution de la demande de transport n'ont pas donné de résultats très satisfaisants jusqu'à présent. Bien que les variables explicatives plausibles (production chimique, production dans le secteur de la construction, niveaux d'eau) se soient révélées pertinentes pour expliquer la demande de transport dans une certaine mesure, elles n'expliquent pas une part suffisamment importante de la demande de transport et des mouvements de données dans ces segments. C'est la raison pour laquelle les prévisions des organisations professionnelles doivent être prises en compte afin d'établir des perspectives pour ces segments de marchandises.

TABLEAU 10 : PERSPECTIVES POUR CERTAINS SEGMENTS DE MARCHANDISES DANS LE TRANSPORT SUR LE RHIN A L'HORIZON 2026

Segment de marchandises	**Perspectives pour 2026**
Produits pétroliers	Sur la base d'un modèle économétrique : une situation de « backwardation » [8] des prix du gazole est attendue, entraînant une baisse de la demande de transport ; l'impact de l'hydraulicité sera important ; les effets saisonniers liés aux températures automnales et hivernales auront des effets limités ; tendance négative à long terme (-0,7 % par an).
Minerai de fer et métaux	Sur la base d'un modèle économétrique et des données de l'organisation sectorielle (Eurofer) : la production d'acier est le principal moteur et devrait connaître une croissance modérée en 2026 et 2027 ; les niveaux d'eau ont un impact important ; les prix des carburants (gazole) devraient baisser, ce qui apportera un certain soulagement aux opérateurs.
Produits chimiques	Sur la base d'informations qualitatives (CEFIC, VCI) : les producteurs européens continuent de faire face à un désavantage concurrentiel majeur en raison des coûts énergétiques élevés, en particulier des prix du gaz qui sont déterminants pour la production chimique. Cela entraîne une baisse de la production et limite la demande de transport.
Conteneurs	Sur la base d'informations qualitatives (ISL Index, CNUCED, FMI) : les Perspectives de l'économie mondiale du FMI d'avril 2026 prévoient une croissance mondiale de seulement +3,1 % en 2026 et de +3,2 % en 2027, en baisse par rapport aux estimations précédentes en raison du déclenchement de la guerre au Moyen-Orient fin février 2026. En outre, la croissance du volume du commerce mondial devrait désormais passer de +5,1 % en 2025 à seulement +2,8 % en 2026, avant de rebondir à +3,8 % en 2027. Cela aura des effets négatifs sur le transport par conteneurs sur le Rhin.

[8] Cela signifie que les prix futurs du gazole sont inférieurs aux prix actuels, ce qui n'incite pas au stockage et au transport associé du fioul domestique.

IV. Patentes de batelier et équipages

PROTOCOLE 5
Amendement définitif au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) - Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure (Modèle) (annexe 1)

1. Le nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) adopté par la résolution 2022-II-9 est entré en vigueur le 1er avril 2023.

2. L'annexe 1 au RPN contient le modèle de certificat d'aptitude médicale, tel que développé dans le cadre du CESNI aux fins de l'harmonisation.

3. Au cours de sa réunion tenue le 5 février 2026, le Groupe de travail des qualifications professionnelles du CESNI (CESNI/QP) a décidé de supprimer la note de bas de page figurant dans le modèle de certificat médical. Cette suppression offre désormais aux médecins reconnus la possibilité de déterminer une durée limitée d'aptitude pour un individu, y compris lorsque les standards CESNI pour l'aptitude médicale (ES-QIN, partie IV) ne prévoient pas de restriction temporelle pour l'affection concernée.

4. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

Besoins auxquels la modification proposée vise à répondre

L'amendement vise à harmoniser l'annexe 1 du RPN et le modèle actualisé de certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure, adopté par le CESNI.

Certaines affections évolutives, telles que l'obésité ou une masse corporelle anormale, ne font l'objet d'aucune limitation temporelle d'aptitude dans les standards CESNI pour l'aptitude médicale (ES-QIN, partie IV). Or, l'évolution potentielle de ces affections peut justifier une aptitude accordée pour une durée limitée afin de garantir la sécurité à bord. En outre, l'introduction de la Partie IV de l'ES-QIN précise que les indications ne sont fournies qu'à titre indicatif et ne sauraient se substituer au jugement médical éclairé.

L'amendement vise ainsi à refléter fidèlement ce principe dans le modèle de certificat médical.

Alternatives éventuelles à la modification envisagée

Aucune, à l'exception d'un rejet de l'amendement proposé.

Conséquences de ladite modification

L'annexe 1 du RPN est actualisée. L'amendement renforcera la sécurité à bord en offrant aux médecins reconnus la possibilité de fixer, sur la base de leur appréciation médicale, une durée limitée d'aptitude, y compris lorsque les standards CESNI ne prévoient pas de restriction temporelle pour l'affection concernée.

Conséquences qu'entraînerait le rejet de la modification

Il serait possible de renoncer à cet amendement. Le modèle figurant en annexe 1 pourrait être conservé en l'état.

Cela aurait toutefois deux conséquences :

1. Les médecins ne pourraient pas limiter la durée d'aptitude lorsqu'aucune indication n'est prévue dans les standards CESNI, même si l'évolution de l'affection de l'individu le justifierait pour des raisons de sécurité,

2. le modèle délivré par les États membres de la CCNR ne serait pas harmonisé avec celui des autres États membres du CESNI.

Résolution

La Commission Centrale,

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

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

afin de répondre efficacement aux problèmes pratiques auxquels les États membres sont confrontés dans la mise en œuvre de la résolution 2022-II-9 en ce qui concerne la limitation de l'aptitude médicale,

dans le but d'améliorer encore la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane,

adopte l'amendement à l'annexe 1 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1er janvier 2027.

Annexe

Annexe au protocole 5

Amendement définitif au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN)

À l'annexe 1 la note de bas de page 2 est supprimée.

PROTOCOLE 6
Amendement définitif au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) - Exigences minimales pour le matelot-léger (article 10.01, chiffre 2, lettre b))

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

L'article 10.01, chiffre 2, lettre b), est modifié afin de permettre une obtention d'un certificat de qualification de matelot léger également aux personnes qui ont conclu un contrat de formation dans le cadre d'un programme de formation approuvé selon le chapitre 6 pour le niveau de commandement.

Motif

L'article 10.01, chiffre 2, lettre b), prévoit l'obtention d'un certificat de qualification de matelot léger seulement pour les personnes qui ont conclu un contrat de formation dans le cadre d'un programme de formation approuvé selon le chapitre 6 pour le niveau opérationnel.

Ceci s'explique par le fait qu'à l'entrée en vigueur du nouveau RPN au 1er avril 2023, il y avait seulement des programmes de formation pour le niveau opérationnel. Maintenant, des programmes de formation pour le niveau de commandement existent dans plusieurs États membres de la CCNR. L'annexe I à la directive (UE) 2017/2397 permet en outre aux personnes qui ont conclu un contrat de formation dans le cadre d'un programme de formation pour le niveau de commandement d'obtenir un certificat de qualification de matelot léger.

Il conviendrait donc de supprimer les mots « pour le niveau opérationnel » pour inclure ainsi tous les programmes de formation approuvés.

Besoins auxquels la modification proposée vise à répondre

Procéder à la modification est nécessaire afin d'assurer une mise à jour du RPN en vue des besoins des matelots légers qui souhaitent devenir conducteur dans le cadre d'un programme de formation approuvé selon le chapitre 6 du RPN. Cette modification est également nécessaire afin d'assurer l'harmonisation avec la directive (UE) 2017/2397.

Alternative éventuelle à la modification envisagée

Une alternative serait de n'octroyer un certificat de qualification de matelot léger qu'aux personnes ayant conclu un contrat de formation dans le cadre d'un programme de formation pour le niveau de commandement. Cette alternative serait limitative et non cohérente avec la directive.

Conséquences de ladite modification

Un amendement au RPN aurait pour avantage de mettre en œuvre des règles harmonisées, claires et transparentes au sein des États membres. Cet amendement n'entraîne pas de coût additionnel pour la profession ou pour les administrations.

Conséquences qu'entraînerait le rejet de la modification

Il serait possible de renoncer à cet amendement, mais cela aurait pour conséquence que les personnes qui participent à un programme de formation approuvé pour le niveau de commandement ne pourraient toujours pas obtenir un certificat de qualification de matelot léger.

Résolution

La Commission Centrale,

afin de garantir l'unicité du régime rhénan,

dans le but de contribuer davantage à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane et d'offrir davantage d'options pour les parcours professionnels permettant de progresser du niveau de base vers le niveau opérationnel et le niveau de commandement,

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 2027.

Annexe

Annexe au protocole 6

Amendement définitif au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN)

L'article 10.01, chiffre 2, lettre b), est remplacé par la lettre b) ci-après comme suit :

« b) avoir conclu un contrat de formation dans le cadre d'un programme de formation approuvé selon le chapitre 6 ; ».

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 6.22 et de l'annexe 8 du RPNR sur le balisage de la voie d'eau

1. Le chapitre 5 du RPNR porte sur la signalisation et le balisage de la voie d'eau. Ainsi l'article 5.02 du RPNR qui porte sur le balisage de la voie d'eau renvoie à l'annexe 8 qui définit le balisage pouvant être mis en place pour faciliter la navigation. L'annexe 8 précise notamment dans quelles conditions les différentes marques de balisage sont utilisées et définit les signaux utilisés pour la signalisation des hauts-fonds et obstacles temporaires.

2. Le chapitre 6 du RPNR est relatif aux règles de route et en particulier l'article 6.22 qui réglemente l'interruption de la navigation et les sections désaffectées. Dans le cadre de l'introduction d'une nouvelle signalisation et d'un balisage spécial sur le Rhin, l'objectif de l'amendement de l'article 6.22 est de prévoir la possibilité pour l'autorité compétente d'accorder des dérogations à l'interdiction de naviguer dans ces zones susmentionnées.

3. Le balisage spécial est déjà prévu dans d'autres textes internationaux. En effet, le balisage spécial (bouées jaunes) est prévu dans l'annexe 8 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI). Cette annexe porte sur le balisage de la voie navigable. Sa section VII est relative au balisage des zones interdites ou réglementées. Par analogie, le Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (SIGNI) intègre également le balisage spécial jaune dans son chapitre 4.

4. La présente proposition d'amendements vise à modifier l'article 6.22 et l'annexe 8 du RPNR pour permettre aux autorités compétentes des Etats riverains du Rhin d'utiliser un balisage spécial de la voie d'eau, c'est-à-dire pour des zones interdites ou assujetties à une règlementation spéciale. Pour la CCNR, il demeure essentiel d'avoir un balisage harmonisé pour 'assurer l'unité du régime rhénan et garantir la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane.

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

Le premier objectif est d'adapter le RPNR au vu de l'introduction d'une nouvelle signalisation et d'un balisage spécial sur le Rhin.

En effet l'article 6.22, chiffre 1, du RPNR réglemente l'interruption de la navigation et les sections désaffectées. En vertu du chiffre 1, tous les bâtiments doivent s'arrêter avant le panneau A.1 à la demande de l'autorité compétente. Le chiffre 2 dispose que tous les bâtiments, à l'exception des menues embarcations non motorisées, doivent observer l'interdiction signalée par le panneau A.1a Lorsque l'interdiction est signalée par le panneau A.12, celle-ci s'applique à tous les bâtiments motorisés.

On peut constater que le RPNR ne prévoit pas la possibilité pour l'autorité compétente d'accorder des dérogations à l'interdiction de naviguer dans les zones susmentionnées.

Partant, l'objectif est de compléter l'article 6.22 du RPNR par un nouveau chiffre 3, pour permettre à l'autorité compétente dans des cas particuliers d'accorder des dérogations à une interdiction de navigation. La possibilité d'accorder de telles dérogations présenterait l'avantage de pouvoir réagir à de nouvelles situations particulières.

Le deuxième objectif de ces modifications est de compléter le RPNR par un balisage spécial qui peut être utilisé dans les situations où le balisage actuel autorisé à l'annexe 8 du RPNR n'est pas suffisant. Il serait à utiliser pour le balisage des zones interdites ou la délimitation de zones spéciales.

On peut citer les exemples suivants :

1. Au cours des dernières années, des bras latéraux ou anciens bras ont été mis en place ou reconnectés sur et le long du Rhin. Certains de ces projets sont le résultat de règlementations européennes visant à améliorer la dimension environnementale de la voie d'eau. Ils servent généralement à la protection contre les inondations et/ou à la protection de la nature plutôt qu'à la navigation. Les bras latéraux et anciens bras ne sont en principe pas ouverts à la navigation.

2. De nombreux projets de construction sont en cours dans, sur et le long du Rhin, où les bateaux de chantier doivent être en mesure d'opérer en toute sécurité dans les zones concernées par les travaux. Partant, ce balisage pourrait être utilisé pour marquer les zones interdites, tels que les sites de dragage ou de décharge.

3. Ce balisage spécial pourrait également marquer la séparation des grandes et des menues embarcations au moyen d'un chenal de plaisance balisé, en plus du chenal navigable (principal) balisé. Ceci contribue à l'objectif stratégique de séparer le plus possible la navigation professionnelle et la navigation de plaisance. Actuellement, le RPNR ne dispose pas du balisage adéquat.

4. Il permettrait également d'indiquer une zone totalement interdite à la navigation ou règlementée. La nature de l'interdiction ou de la règlementation est, autant que possible, précisée par des documents écrits (cartes, arrêtés, avis à la batellerie) et par des indications sur place. Les indications données sur place peuvent être portées par les bouées jaunes. Elles peuvent être également données par des feux surmontant ces bouées. Par exemple, les bouées limitant une zone totalement interdite à la navigation peuvent porter de jour un pavillon rouge ou un panneau rouge et de nuit, un feu rouge.

Pour améliorer la gestion des voies d'eau et de la navigation, ce nouveau balisage utilisant des bouées jaunes vient compléter le balisage actuel prescrit par le RPNR. Les bouées jaunes sont parfaitement visibles et se distinguent nettement en couleur des balises vertes et rouges. Ce balisage pourra être utilisé pour souligner une situation particulière, ce qui peut contribuer à une meilleure lisibilité de la règlementation et au bon ordre de la navigation rhénane.

L’adoption d’un balisage spécial uniformisé sur le Rhin permet de garantir une plus grande clarté pour l’usager des voies navigables et contribue à l’unicité du régime rhénan. Partant, l’objectif est de garantir l’unicité et l’uniformité du régime rhénan.

Il est donc proposé de compléter le RPNR pour permettre de baliser :

- les abords de dérivations ;
- les zones de travaux (rétrécissement temporaire du chenal navigable) ;
- les chenaux destinés à être utilisés par la navigation de plaisance ;
- les zones interdites aux bâtiments motorisés.

De l’expérience sera encore collectée à la suite de la mise en œuvre de cette résolution.

Alternatives éventuelles aux modifications envisagées

Une possibilité serait de ne pas créer ce balisage spécial utilisant des bouées jaunes à l’annexe 8 du RPNR, mais cela n’empêcherait pas les autorités compétentes locales en vertu de l’article 1.22 du RPNR d’installer de telles bouées jaunes de manière temporaire ou d’accorder des dérogations à une interdiction de naviguer. En revanche, les dérogations et ces marques spéciales ne seraient pas harmonisées sur le Rhin, ce qui nuirait à la bonne information du conducteur et à l’unicité du régime rhénan.

Pour autant, le rejet de ces amendements nuirait aux différents objectifs exposés précédemment.

Conséquences desdites modifications

L’article 6.22 est modifié. Après l’article 6.22, chiffre 2, le chiffre 3 est inséré qui permet à l’autorité compétente d’accorder des dérogations à une interdiction de la navigation visée aux chiffres 1 et 2.

L’annexe 8 du RPNR est modifiée. Après la section V de l’annexe 8 du RPNR, une nouvelle section VI intitulée « Balisage des zones interdites ou assujetties à une règlementation spéciale » est ajoutée.

Partant, deux types de balisages sont prévus comme suit :

- un balisage des zones interdites et ;
- un balisage assujetti à une règlementation spéciale.

Ces amendements n’entraînent pas de coûts additionnels pour la profession et le coût pour les administrations est limité, dans la mesure où le recours à ce balisage spécial, est facultatif.

Cet amendement entrera en vigueur le 1er juin 2027.

Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications

Le rejet de ces amendements nuirait donc aux différents objectifs exposés précédemment. Ces amendements visent simplement à proposer aux autorités compétentes locales une solution uniforme et harmonisée dans le cadre de la navigation rhénane.

En effet il est possible de renoncer à ces amendements mais cela n’empêcherait pas les autorités compétentes locales d’installer ce balisage spécial sur la voie d’eau ou d’accorder des dérogations à une interdiction de naviguer dans certaines sections. Ceci ne contribuerait pas à renforcer l’unicité du régime rhénan.

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,

adopte les amendements à l’article 6.22 et à l’annexe 8 du RPNR figurant en annexe à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1er juin 2027.

Annexe

Annexe au protocole 7

Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR)

1. *Après l'article 6.22, chiffre 2, le chiffre 3 est inséré comme suit :*

« 3. Dans des cas particuliers, l'autorité compétente peut accorder des dérogations à une interdiction de la navigation visée aux chiffres 1 et 2. »

2. *À l'annexe 8, après la section V, est insérée la section VI suivante :*

« **VI. BALISAGE DES ZONES INTERDITES OU ASSUJETTIES À UNE REGLEMENTATION SPÉCIALE**

1. Zone interdite

a) Une balise jaune



Couleur : jaune
Forme : bouée cylindrique, conique ou sphérique, bouée-espars, balise flottante ou à tête
(en général avec réflecteur radar)

b) Complétée le cas échéant par un signal A.1

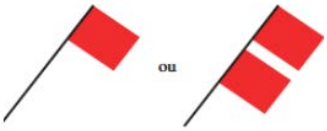
soit panneau



soit feu rouge



soit pavillon rouge



2. Zone assujettie à une règlementation spéciale

de nuit	de jour
Facultatif : un feu jaune	-



Couleur : jaune
Forme : bouée cylindrique, conique ou sphérique, bouée-espars, balise flottante ou à tête
(en général avec réflecteur radar) »

PROTOCOLE 8
Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatifs aux assistants de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN)
(Articles 1.01 et 4.08)

1. Le nombre de bâtiments équipés d'un TGAIN augmente d'années en années et il est actuellement estimé entre 15 à 20 %. Très récemment, ces équipements ont joué un rôle déterminant dans deux accidents graves survenus aux écluses d'Iffezheim (Rhin) et de Müden (Moselle). Les dommages causés aux écluses par ces accidents se sont élevés à environ 5 millions d'euros chacun et ont eu des répercussions négatives sur la navigation intérieure et les chargeurs. À ce jour, une prescription de caractère temporaire, adoptée lors de la session plénière de la Commission Centrale d'automne 2025 (cf. résolution 2025-II-13), permet d'encadrer l'utilisation du TGAIN sur le Rhin. Elle a conduit à compléter le Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (RPNR) et elle est valable du 1er juin 2026 au 31 décembre 2027.

2. Des travaux ont été réalisés au sein du CESNI pour développer un standard fixant des exigences techniques applicables à ces appareils (ES-TRIN) y compris leur affichage (ES-RIS). Tel est le cas aussi en ce qui concerne les lignes directrices en matière de qualifications professionnelles, une brochure ayant été publiée par le CESNI. Il est prévu que les standards du CESNI entrent en vigueur au 1er janvier 2028.

3. Dans ce contexte, il apparaît nécessaire de procéder à l'instauration d'un cadre réglementaire pérenne régissant l'utilisation du TGAIN sur le Rhin.

4. Ci-après est présenté le résultat de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3).

Besoins auxquels les modifications proposées visent à répondre

L'objectif des modifications proposées est d'introduire des amendements définitifs du RPNR pour réglementer l'utilisation des TGAIN au vu des deux accidents évoqués précédemment et d'augmenter ainsi le niveau de sécurité de la navigation sur le Rhin et ses voies affluentes. Le conducteur dispose donc d'un nouveau cadre réglementaire qui permet d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, notamment en ce qui concerne le passage des écluses. Ces amendements ne s'appliquent qu'aux bâtiments équipés d'un TGAIN.

Alternatives éventuelles aux modifications envisagées

Une alternative serait de ne pas adopter ces amendements. Ceci aurait pour conséquence de ne pas augmenter de façon pérenne la sécurité de la navigation rhénane. En effet la prescription temporaire est valable jusqu'au 31 décembre 2027. Par ailleurs, cela conduirait à ne pas tenir compte du retour d'expérience de deux accidents.

Conséquences desdites modifications

L'article 1.01 est modifié pour introduire à la lettre ao) une définition du TGAIN.

Les prescriptions relatives au TGAIN sont introduites dans un nouvel article 4.08. Le chiffre 1 rappelle que cet article ne s'applique que si un TGAIN est installé à bord d'un bâtiment. Le chiffre 2 exige que le TGAIN respecte les exigences de l'ES-TRIN 2027/1. Ainsi, des alarmes sont par exemple déclenchées à bord lorsque le TGAIN ne fonctionne pas correctement. Les chiffres 3 et 4 prévoient que le conducteur doit utiliser le TGAIN avec toute la vigilance nécessaire et doit le surveiller régulièrement. En effet, le conducteur reste responsable à tout moment de la conduite de son bâtiment.

Le chiffre 5 prévoit que le conducteur doit être présent dans la timonerie et confirmer régulièrement sa présence dans la timonerie via le système de surveillance de la vigilance conformément aux prescriptions techniques prévues dans l'ES-TRIN.

Le chiffre 6 indique que le TGAIN ne peut être utilisé que par un membre de l'équipage titulaire d'un certificat de qualification de conducteur ou par un membre de l'équipage sous la surveillance directe d'un conducteur titulaire d'un certificat de qualification de conducteur. De même, le membre de l'équipage qui utilise le TGAIN dans des conditions particulières (navigation par temps bouché ou navigation sur des sections du Rhin recensées comme présentant des risques spécifiques) doit disposer des autorisations spécifiques requises.

Le chiffre 7 dispose que le TGAIN doit être désactivé en temps utile à l'approche d'une écluse, préalablement à l'entrée dans l'avant-port. Il précise en outre qu'à l'issue de l'éclusage, le TGAIN ne peut être réactivé qu'après que le bâtiment a entièrement quitté l'avant-port.

Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications

Il serait possible de renoncer à ces amendements. Cela ne permettrait pas d'améliorer la sécurité de la navigation sur le Rhin.

Le rejet de ces amendements aurait pour conséquence que les différents objectifs exposés précédemment ne seraient pas atteints.

Résolution

La Commission Centrale,

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,

au regard de la Déclaration de Mannheim intitulée « 150 ans d’existence de l‘Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique »,

afin de contribuer à la numérisation dans la navigation intérieure et à son acceptation,

compte tenu des graves avaries survenues aux écluses d'Iffezheim et de Müden,

faisant suite à la prescription de caractère temporaire adoptée par la résolution 2025-II-13,

sur 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 en annexe entreront en vigueur le 1er janvier 2028.

Annexe

Annexe au protocole 8

Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR)

1. *Dans le sommaire après l'indication relative à l'article 4.07 est insérée l'indication suivante :*

   « Article 4.08 Assistant de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN) »

2. *Après l'article 1.01, lettre an) est insérée la lettre ao) suivante :*

   « ao) "Assistant de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN)“ un appareil de navigation installé à bord d'un bâtiment pour diriger automatiquement le bâtiment le long d'un tracé de navigation à suivre. »

3. *Après l'article 4.07 est inséré l'article 4.08 suivant :*

« Article 4.08
Assistant de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN)

1. Si un assistant de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN) est installé à bord d'un bâtiment, alors les dispositions du présent article s'appliquent.

2. Le TGAIN installé à bord du bâtiment doit être conforme à l'article 7.06, chiffre 6, de l'ES-TRIN.

3. Pendant son utilisation, le TGAIN doit satisfaire aux conditions suivantes :
   a) les données saisies dans le TGAIN doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi ;
   b) à tout instant, pour un bâtiment, un seul TGAIN peut être en fonctionnement.

4. Le conducteur doit surveiller à intervalles réguliers le bon fonctionnement du TGAIN.

5. Pendant l'utilisation du TGAIN, le conducteur doit être présent dans la timonerie et confirmer régulièrement sa présence dans la timonerie via le système de surveillance de la vigilance visé à l'article 7.06, chiffre 7, de l'ES TRIN.

6. Le TGAIN ne doit être utilisé que par un titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin. Il doit être suffisamment familiarisé avec l'utilisation du TGAIN installé à bord.

Si le TGAIN est utilisé par temps bouché, il ne peut être utilisé que par un titulaire d’une autorisation spécifique pour la navigation au radar.

Si le TGAIN est utilisé sur des sections du Rhin recensées comme présentant des risques spécifiques, il ne peut être utilisé que par un titulaire d’une autorisation spécifique requise pour la navigation sur la section du Rhin concernée.

Par dérogation à la première phrase ci-avant, le TGAIN peut aussi être utilisé par d’autres membres d’équipage à des fins d’exercice, sous la surveillance directe d'un conducteur titulaire d’un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

7. À l'approche d'une écluse, le TGAIN doit être désactivé en temps utile avant l’avant-port concerné. Après un éclusage, le TGAIN ne doit être réactivé qu'après que le bâtiment a quitté l’avant-port. »

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
Approbation de la recommandation pour l’automoteur ordinaire PROGRES

Résolution

La Commission Centrale prend acte de l’approbation suivant la procédure écrite de la recommandation pour l’automoteur ordinaire PROGRES par la résolution ci-annexée.

Cette résolution est datée du 20 avril 2026, date de la dernière acceptation.

Annexe

Annexe au protocole 10 : Résolution du 20 avril 2026

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

**RECOMMANDATIONS À L'AUTORITÉ COMPÉTENTE
CONCERNANT LE RÈGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN (RPNR)**

ET

**RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE
CONCERNANT LE RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN (RVBR)**

RECOMMANDATION N° 1/2026
du 20 avril 2026

Articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09, chiffre 1, du RPNR

Articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN

Pour la phase 2 du projet de conduite à distance de l'automoteur ordinaire

PROGRES

1. Contexte

Dans le cadre d'un projet pilote sur le Rhin l'automoteur ordinaire susmentionné doit être temporairement conduit à distance. Malgré le fait qu'il y ait un équipage complet à bord et en service pendant la phase dite 2 du projet, il existe un certain nombre de dérogations aux dispositions du RPNR, du RVBR et de l'ES-TRIN.

Les dérogations au RPNR concernent principalement la vue dégagée et la tenue de la barre quand le bateau susmentionné est temporairement conduit à distance. Certes, dans la phase 2 du projet, il y a encore un équipage complet en service et à bord du bateau, mais à certains moments, la conduite du bateau est assurée par l'opérateur qui se trouve dans le centre de conduite à distance (CCD). Pendant ces moments, l'opérateur dans le CCD détermine la route et la vitesse du bateau. De même, la conduite à partir du CCD nécessite des moyens auxiliaires pour compenser une absence de vue dégagée de l'opérateur dans le CCD. Les articles du RPNR auquel le projet déroge sont mentionnés dans le titre de la présente recommandation et sont détaillés dans l'annexe 5 (les annexes ne sont pas publiées).

Les dérogations au RVBR portent sur l'article 1.03 qui renvoie à l'ES-TRIN. Les dérogations à l'ES-TRIN concernent la position de capteurs par rapport à la cloison d'abordage et à la cloison de coqueron arrière, l'installation de gouverne, la timonerie, la vue dégagée, les exigences particulières relatives aux machines de propulsion et aux installations de gouverne, les feux de navigation, signaux lumineux et des signaux sonores, les appareils de navigation et d'information, les installations de radiotéléphonie pour bateaux dont le poste de gouverne est aménagé pour la conduite au radar par une seule personne, les liaisons phoniques à bord, l'installation d'alarme, les installations pour la manœuvre des ancres de poupe, les standards S1 et S2. Les articles de l'ES-TRIN auxquels le projet déroge sont mentionnés dans le titre de la présente recommandation et sont détaillés à l'annexe 5.

Dans l'ensemble, les capteurs supplémentaires, les informations à disposition de l'opérateur dans le CCD et le personnel se trouvant dans le CCD et supplémentaire à l'équipage minimum doivent permettre de garantir un niveau de sécurité équivalent à la navigation conventionnelle. En revanche, des risques pour la sécurité peuvent survenir si l'opérateur dans le CCD ne peut évaluer que partiellement la situation, en cas de défaillance d'éléments de la conduite à distance et en cas de reprise trop tardive de la conduite du bateau par le conducteur à bord et en service, lorsque la situation l'exige.

2. **Dérogations au RPNR et au RVBR**

2.1 Conformément à l'article 1.26 du RPNR l'automoteur ordinaire PROGRES, numéro européen unique d'identification des bateaux 02330688 (annexe 1) peut, jusqu'au 20 avril 2029, être autorisé à déroger aux exigences visées aux articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09 chiffre 1, du RPNR.

2.2 Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du RVBR, l'automoteur ordinaire PROGRES, numéro européen unique d'identification des bateaux 02330688 (annexe 1)**,** peut, jusqu'au 20 avril 2029, être autorisé à déroger aux exigences de l'article 1.03 du RVBR c'est-à-dire aux articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN 2025/1 (ci-après appelé « ES-TRIN »).

2.3 L'autorisation à déroger au RPNR et au RVBR n'est pas valable si l'automoteur ordinaire PROGRES fait partie d'un convoi.

3. **Conditions**

Ces dérogations sont autorisées, à condition que :

1. La navigation est limitée aux trajets sur le Rhin entre les p.k. 359,00 (Karlsruhe) et les p.k. 952,50 (Gorinchem). La conduite à distance est exclue entre le p.k. 527,30 (Bac de Bingen-Rüdesheim) et le p.k. 556,00 (Bac de St. Goar–St. Goarshausen).
2. Le bateau est assuré en responsabilité civile, qu'il soit conduit à partir du CCD ou de la timonerie à bord.
3. Le bateau navigue avec un équipage minimum à bord conformément au régime d'exploitation applicable.
4. Si le bateau transporte des matières dangereuses, un conducteur responsable et un expert ADN doivent être à bord. Le conducteur doit se trouver dans la timonerie.
5. La responsabilité qui incombe au conducteur en vertu des règlements de la navigation rhénane reste entière, même lorsque le bateau est conduit à distance par l'opérateur dans le CCD.
6. Le conducteur à bord et en service doit être en mesure de reprendre le contrôle du bateau à tout moment et sans délai.
7. Le conducteur à bord et en service est responsable en dernier ressort de la conduite du bateau.
8. Le conducteur à bord et en service a autorité sur l'opérateur dans le CCD pour les questions relatives à la conduite du bateau.

9. Un dispositif (Bridge Navigational Watch Alarm System[9]) est installé à bord du bateau pour s'assurer d'une présence continue d'un membre de l'équipage dans la timonerie lorsque le bateau est conduit à distance. Les intervalles de temps suivants doivent être respectés pour le déclenchement de l'alarme du système BNWAS :
   - 0 minutes = début de la période d'inactivité,
   - 3 minutes = déclenchement d'une alarme optique,
   - 4 minutes = déclenchement d'une alarme acoustique,
   - 5 minutes = déclenchement de l'alarme générale.
10. L'opérateur dans le CCD doit avoir l'aptitude requise pour conduire à distance le bateau. Par ailleurs, il doit être titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour la conduite du bateau.
11. La navigation au radar au sens de l'article 1.01 lettre q) du RPNR n'est autorisée à partir du CCD que si l'opérateur du CCD a accès à toutes les fonctionnalités du radar et qu'il peut utiliser à distance le radar du bateau de la même manière que sur un bateau non conduit à distance.
12. La navigation avec un assistant de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN) au sens de l'article 4.08 du RPNR n'est autorisée à partir du CCD que si l'opérateur du CCD a accès à toutes les fonctionnalités du TGAIN, y compris la confirmation de présence en actionnant régulièrement le système de surveillance de la vigilance et les alarmes associées. Le CCD enregistre les moments d'activation et désactivation du TGAIN installé à bord et surveillé à distance par l'opérateur.
13. Si l'opérateur dans le CCD conduit à distance le bateau sur une section du Rhin mentionnée à l'article 13.03 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin en lien avec son annexe 5, il doit en outre posséder à cet effet l'autorisation spécifique requise en vertu de cette prescription.
14. L'opérateur dans le CCD ainsi que l'ensemble de l'équipage présent à bord du bateau sont formés conformément au concept figurant à l'annexe 16.
15. Les facultés de l'opérateur dans le CCD ne doivent pas être altérées par une fatigue excessive, par les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues, ni pour un autre motif. Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 ‰ ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il est interdit à l'opérateur dans le CCD d'assurer ses fonctions.
16. L'opérateur dans le CCD applique le régime linguistique défini à l'article 4.05 du RPNR pour la communication avec les autorités et les autres bateaux naviguant sur le Rhin.
17. L'opérateur dans le CCD doit avoir la possibilité d'entendre les bruits provenant de la salle des machines et de savoir s'il y a des bruits environnants impactant la conduite du bateau. Cette condition est réputée remplie si un microphone est installé dans la salle des machines et si le conducteur à bord informe immédiatement l'opérateur dans le CCD des bruits environnants (tels que le signal « N'approchez pas »).
18. L'autorité compétente doit être en mesure de savoir à tout moment quand, quel opérateur et depuis quel CCD est conduit le bateau à distance. De plus, les informations (quel CCD conduit le bateau à distance, quel opérateur et quand) doivent être disponibles à bord sous une forme appropriée et doivent être présentées à toute réquisition aux agents des autorités compétentes.
19. Le conducteur doit être capable de suivre toutes les communications échangées par radio VHF entre l'opérateur du CCD, les autres bateaux et les centrales de secteur.
20. Tout ce qui est mentionné dans la demande concernant l'équipement du CCD et du bateau, dans le plan du projet et les annexes 13 et 14, sera pris en compte pendant toute la durée du projet.

[9] Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = système d'alarme de quart à la passerelle de navigation

21. L'organisation générale du CCD et du bateau, telle que décrite dans le plan du projet et les annexes 11 et 12, sera respectée pendant toute la durée du projet.
22. Les mesures d'atténuation figurant en annexes 4 et 7 seront respectées pendant toute la durée du projet et portées à la connaissance du conducteur et du personnel du CCD.
23. Le conducteur et le personnel du CCD sont conscients des conclusions et des mesures d'atténuation telles qu'établies dans les annexes 4 et 7.
24. Les installations qui sont utilisées dans le CCD offrent à l'opérateur dans le CCD des conditions de visibilité équivalentes à celles exigées à l'article 7.02 de l'ES-TRIN 2025/1, et exposées dans les annexes 12 et 13.
25. Les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique ou des tiers désignés par elles doivent avoir la possibilité de participer aux voyages sur le bateau ou depuis le CCD.
26. Petran (partie de Bosman Shipping Group) fournit les informations supplémentaires à celles prévues par l'obligation de rendre compte (cf. point 5 ci-dessous) lorsque les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique le demandent. La société SEAFAR donne également accès au CCD et aux applications informatiques permettant de recueillir les données des voyages à ces autorités et/ou à des tiers désignés à cette fin par elles.
27. L'autorité compétente doit être informée sans délai de toute modification organisationnelle ou technique du projet pilote, et si possible, préalablement à sa mise en œuvre. L'autorité compétente doit informer les autres autorités compétentes des États riverains du Rhin.

4. **Conduite à distance du bateau PROGRES depuis le CCD de SEAFAR, depuis le CCD de la compagnie de navigation (Scheepvaartbedrijf) DARI SARL (ci-après dénommée DARI) à Dordrecht (NL) et depuis le CCD de Bosman Shipping Group à Zwijndrecht (BE)**

Le bateau peut être conduit à distance depuis les centres de conduite à distance de SEAFAR situés à Anvers (BE), Charleroi (BE) et Duisburg (DE). Le bateau peut également être conduit à distance depuis le CCD de DARI à Dordrecht (NL) et depuis le CCD de Bosman Shipping Group à Zwijndrecht (BE).

Lorsque la conduite s'effectue depuis le CCD de DARI à Dordrecht, les dispositions prévues dans l'accord conclu entre SEAFAR et DARI, signé le 27 novembre 2023, doivent être respectées. Les dispositions pertinentes de cet accord figurent à l'annexe 15.

Lorsque la conduite s'effectue depuis le CCD de Bosman Shipping Group à Zwijndrecht, les dispositions prévues dans l'accord entre SEAFAR et Bosman Shipping Group, signé le 18 février 2025 doivent être respectées. Les dispositions pertinentes de cet accord figurent à l'annexe 14.

Pendant la conduite à distance du bateau, le CCD à partir duquel le bateau est conduit à distance doit être indiqué à tout moment dans le portail SEAFAR. Au démarrage de la conduite à distance, une notification active est envoyée à l'autorité belge compétente.

5. **Obligation de rendre compte**

L'objectif de la phase 2 est

- d'acquérir suffisamment d'expérience pour vérifier le fonctionnement du système global composé des technologies et des hommes à terre et sur les bateaux et
- de s'assurer que le bateau conduit à distance dispose d'un niveau de sécurité équivalent à celui d'un bateau conduit exclusivement par un conducteur à bord.

A cet effet, l'exploitant du bateau ou à défaut le propriétaire du bateau, doit adresser à l'autorité compétente et à la Commission de visite un rapport d'évaluation tous les 6 mois.

Après vérification autonome de l'exhaustivité et de la qualité de ces rapports ainsi que de l'observation de l'ensemble des exigences correspondantes de la CCNR, la délégation belge transmettra ces rapports d'évaluation au Secrétariat de la CCNR pour transmission aux États riverains du Rhin.

Les rapports d'évaluation doivent comporter au moins des informations sur les aspects suivants :

a) Toute irrégularité constatée qui affecte ou est susceptible d'affecter la sécurité du bateau ou la sécurité et le bon ordre de la navigation ;

b) Panne du système de conduite à distance du bateau et tous les accessoires qui la rendent possible ;

c) Fuites ;

d) Réparations et modifications du système de conduite à distance du bateau et tous les accessoires qui la rendent possible ;

e) Consommation de carburant ;

f) Incidents et accidents ;

g) Les conditions du voyage dans lesquelles l'opérateur dans le CCD a conduit le bateau. Parmi celles-ci, les conditions météorologiques (température, pluie, brouillard, neige, grêle, gel, etc.), le niveau (basses eaux c'est-à-dire avec un niveau d'eau inférieur à l'étiage équivalent, niveau d'eau normal, hautes eaux, c'est-à-dire supérieur à la marque de crue I), la visibilité, le niveau de trafic (faible, normal, élevé), la cargaison (chargé, demi-charge, lège), navigation de jour ou de nuit. Les trajets de navigation (p.k.) où l'opérateur dans le CCD conduisait le bateau à distance et les trajets de navigation ou le conducteur à bord et en service conduisait le bateau seront indiquées ;

h) Retards de transmission ou dans la décision du CCD dus à la distance entre le CCD et le bateau ;

i) Pendant que l'opérateur dans le CCD a conduit le bateau sur certains trajets de navigation, le nombre de fois, les situations et les motifs

   1. dans lesquels le conducteur à bord et en service a repris le contrôle du bateau alors qu'il était conduit par le CCD,
   2. dans lesquels la conduite du bateau a été prise en charge par le conducteur à bord et en service à la demande du CCD à l'issue du protocole prévu par SEAFAR,
   3. où le CCD a été déconnecté automatiquement ;

j) Les améliorations potentielles identifiées lors des voyages ;

k) Le nombre de fois où l'alarme générale s'est déclenchée.

6. **Mise en œuvre de la recommandation**

En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, cette recommandation n'est valable que si toutes les conditions énoncées au point 3, les dispositions au point 4 et l'obligation de rendre compte au sens du point 5 sont remplies par le bateau, son exploitant, son propriétaire et la société SEAFAR. Si les conditions de la recommandation ne sont pas remplies, la recommandation peut être suspendue ou, éventuellement, retirée par la CCNR.

L'autorité compétente de la Belgique peut prévoir des exigences supplémentaires dans son autorisation.

L'autorité compétente de la Belgique doit inscrire les dérogations et conditions mentionnées ci-dessus dans le certificat de visite du bateau concerné.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RN (26) 33 rev. 1 intern.)

PROTOCOLE 11
Approbation de la recommandation pour l’automoteur ordinaire FREIENSTEIN

Résolution

La Commission Centrale prend acte de l’approbation suivant la procédure écrite de la recommandation pour l’automoteur ordinaire FREIENSTEIN par la résolution ci-annexée.

Cette résolution est datée du 20 avril 2026, date de la dernière acceptation.

Annexe

Annexe au protocole 11 : Résolution du 20 avril 2026

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

**RECOMMANDATIONS À L'AUTORITÉ COMPÉTENTE
CONCERNANT LE RÈGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN (RPNR)**

ET

**RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE
CONCERNANT LE RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN (RVBR)**

RECOMMANDATION N° 2/2026
du 20 avril 2026

Articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09, chiffre 1, du RPNR

Articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN

Pour la phase 2 du projet de conduite à distance de l'automoteur ordinaire

FREIENSTEIN

1. Contexte

Dans le cadre d'un projet pilote sur le Rhin l'automoteur ordinaire susmentionné doit être temporairement conduit à distance. Malgré le fait qu'il y ait un équipage complet à bord et en service pendant la phase dite 2 du projet, il existe un certain nombre de dérogations aux dispositions du RPNR, du RVBR et de l'ES-TRIN.

Les dérogations au RPNR concernent principalement la vue dégagée et la tenue de la barre quand le bateau susmentionné est temporairement conduit à distance. Certes, dans la phase 2 du projet, il y a encore un équipage complet en service et à bord du bateau, mais à certains moments, la conduite du bateau est assurée par l'opérateur qui se trouve dans le centre de conduite à distance (CCD). Pendant ces moments, l'opérateur dans le CCD détermine la route et la vitesse du bateau. De même, la conduite à partir du CCD nécessite des moyens auxiliaires pour compenser une absence de vue dégagée de l'opérateur dans le CCD. Les articles du RPNR auquel le projet déroge sont mentionnés dans le titre de la présente recommandation et sont détaillés dans l'annexe 5 (les annexes ne sont pas publiées).

Les dérogations au RVBR portent sur l'article 1.03 qui renvoie à l'ES-TRIN. Les dérogations à l'ES-TRIN concernent la position de capteurs par rapport à la cloison d'abordage et à la cloison de coqueron arrière, l'installation de gouverne, la timonerie, la vue dégagée, les exigences particulières relatives aux machines de propulsion et aux installations de gouverne, les feux de navigation, signaux lumineux et des signaux sonores, les appareils de navigation et d'information, les installations de radiotéléphonie pour bateaux dont le poste de gouverne est aménagé pour la conduite au radar par une seule personne, les liaisons phoniques à bord, l'installation d'alarme, les installations pour la manœuvre des ancres de poupe, les standards S1 et S2. Les articles de l'ES-TRIN auxquels le projet déroge sont mentionnés dans le titre de la présente recommandation et sont détaillés à l'annexe 5.

Dans l’ensemble, les capteurs supplémentaires, les informations à disposition de l’opérateur dans le CCD et le personnel se trouvant dans le CCD et supplémentaire à l’équipage minimum doivent permettre de garantir un niveau de sécurité équivalent à la navigation conventionnelle. En revanche, des risques pour la sécurité peuvent survenir si l’opérateur dans le CCD ne peut évaluer que partiellement la situation, en cas de défaillance d’éléments de la conduite à distance et en cas de reprise trop tardive de la conduite du bateau par le conducteur à bord et en service, lorsque la situation l’exige.

2. Dérogations au RPNR et au RVBR

2.1 Conformément à l’article 1.26 du RPNR l’automoteur ordinaire FREIENSTEIN, numéro européen unique d’identification des bateaux 02333677 (annexe 1) peut, jusqu’au 20 avril 2029, être autorisé à déroger aux exigences visées aux articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09 chiffre 1, du RPNR.

2.2 Conformément à l’article 2.20, chiffre 3, du RVBR, l’automoteur ordinaire FREIENSTEIN, numéro européen unique d’identification des bateaux 02333677 (annexe 1)**,** peut, jusqu’au 20 avril 2029, être autorisé à déroger aux exigences de l’article 1.03 du RVBR c’est-à-dire aux articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03, chiffres 1 à 3 de l’ES-TRIN 2025/1 (ci-après appelé « ES-TRIN »).

2.3 L’autorisation à déroger au RPNR et au RVBR n’est pas valable si l’automoteur ordinaire FREIENSTEIN fait partie d’un convoi.

3. Conditions

Ces dérogations sont autorisées, à condition que :

1. La navigation est limitée aux trajets sur le Rhin entre les p.k. 611,00 (Andernach) et les p.k. 952,50 (Gorinchem).
2. Le bateau est assuré en responsabilité civile, qu’il soit conduit à partir du CCD ou de la timonerie à bord.
3. Le bateau navigue avec un équipage minimum à bord conformément au régime d’exploitation applicable.
4. Si le bateau transporte des matières dangereuses, un conducteur responsable et un expert ADN doivent être à bord. Le conducteur doit se trouver dans la timonerie.
5. La responsabilité qui incombe au conducteur en vertu des règlements de la navigation rhénane reste entière, même lorsque le bateau est conduit à distance par l'opérateur dans le CCD.
6. Le conducteur à bord et en service doit être en mesure de reprendre le contrôle du bateau à tout moment et sans délai.
7. Le conducteur à bord et en service est responsable en dernier ressort de la conduite du bateau.
8. Le conducteur à bord et en service a autorité sur l’opérateur dans le CCD pour les questions relatives à la conduite du bateau.

9. Un dispositif (Bridge Navigational Watch Alarm System[10]) est installé à bord du bateau pour s'assurer d'une présence continue d'un membre de l'équipage dans la timonerie lorsque le bateau est conduit à distance. Les intervalles de temps suivants doivent être respectés pour le déclenchement de l'alarme du système BNWAS :
   - 0 minutes = début de la période d'inactivité,
   - 3 minutes = déclenchement d'une alarme optique,
   - 4 minutes = déclenchement d'une alarme acoustique,
   - 5 minutes = déclenchement de l'alarme générale.
10. L'opérateur dans le CCD doit avoir l'aptitude requise pour conduire à distance le bateau. Par ailleurs, il doit être titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour la conduite du bateau.
11. La navigation au radar au sens de l'article 1.01 lettre q) du RPNR n'est autorisée à partir du CCD que si l'opérateur du CCD a accès à toutes les fonctionnalités du radar et qu'il peut utiliser à distance le radar du bateau de la même manière que sur un bateau non conduit à distance.
12. L'opérateur dans le CCD ainsi que l'ensemble de l'équipage présent à bord du bateau sont formés conformément au concept figurant à l'annexe 15.
13. Les facultés de l'opérateur dans le CCD ne doivent pas être altérées par une fatigue excessive, par les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues, ni pour un autre motif. Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 ‰ ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il est interdit à l'opérateur dans le CCD d'assurer ses fonctions.
14. L'opérateur dans le CCD applique le régime linguistique défini à l'article 4.05 du RPNR pour la communication avec les autorités et les autres bateaux naviguant sur le Rhin.
15. L'opérateur dans le CCD doit avoir la possibilité d'entendre les bruits provenant de la salle des machines et de savoir s'il y a des bruits environnants impactant la conduite du bateau. Cette condition est réputée remplie si un microphone est installé dans la salle des machines et si le conducteur à bord informe immédiatement l'opérateur dans le CCD des bruits environnants (tels que le signal « N'approchez pas »).
16. L'autorité compétente doit être en mesure de savoir à tout moment quand, quel opérateur, et depuis quel CCD est conduit le bateau à distance. De plus, les informations (quel CCD conduit le bateau à distance, quel opérateur et quand) doivent être disponibles à bord sous une forme appropriée et doivent être présentées à toute réquisition aux agents des autorités compétentes.
17. Le conducteur doit être capable de suivre toutes les communications échangées par radio VHF entre l'opérateur du CCD, les autres bateaux et les centrales de secteur.
18. Tout ce qui est mentionné dans la demande concernant l'équipement du CCD et du bateau, dans le plan du projet et les annexes 12 et 13, sera pris en compte pendant toute la durée du projet.
19. L'organisation générale du CCD et du bateau, telle que décrite dans le plan du projet et les annexes 12 et 13, sera respectée pendant toute la durée du projet.
20. Les mesures d'atténuation figurant en annexes 4 et 7 seront respectées pendant toute la durée du projet et portées à la connaissance du conducteur et du personnel du CCD.
21. Le conducteur et le personnel du CCD sont conscients des conclusions et des mesures d'atténuation telles qu'établies dans les annexes 4 et 7.

[10] Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = système d'alarme de quart à la passerelle de navigation

22. Les installations qui sont utilisées dans le CCD offrent à l'opérateur dans le CCD des conditions de visibilité équivalentes à celles exigées à l'article 7.02 de l'ES-TRIN 2025/1, et exposées dans les annexes 12 et 13.
23. Les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique ou des tiers désignés par elles doivent avoir la possibilité de participer aux voyages sur le bateau ou depuis le CCD.
24. NAVITRANS Schifffahrt SARL fournit les informations supplémentaires à celles prévues par l'obligation de rendre compte (cf. 5. ci-dessous) lorsque les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique le demandent. La société SEAFAR donne également accès au CCD et aux applications informatiques permettant de recueillir les données des voyages à ces autorités et/ou à des tiers désignés à cette fin par elles.
25. L'autorité compétente doit être informée sans délai de toute modification organisationnelle ou technique du projet pilote, et si possible, préalablement à sa mise en œuvre. L'autorité compétente doit informer les autres autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique.

4. Conduite à distance du bateau FREIENSTEIN depuis le CCD de SEAFAR

Le bateau FREIENSTEIN peut être conduit à distance depuis les centres de conduite à distance de SEAFAR situés à Anvers (BE), Charleroi (BE) et Duisburg (DE).

Pendant la conduite à distance du bateau, le CCD à partir duquel le bateau est conduit à distance doit être indiqué à tout moment dans le portail SEAFAR. Au démarrage de la conduite à distance, une notification active est envoyée à l'autorité belge compétente.

5. Obligation de rendre compte

L'objectif de la phase 2 est

- d'acquérir suffisamment d'expérience pour vérifier le fonctionnement du système global composé des technologies et des hommes à terre et sur les bateaux et
- de s'assurer que le bateau conduit à distance dispose d'un niveau de sécurité équivalent à celui d'un bateau conduit exclusivement par un conducteur à bord.

A cet effet, l'exploitant du bateau ou à défaut le propriétaire du bateau, doit adresser à l'autorité compétente et à la Commission de visite un rapport d'évaluation tous les 6 mois.

Après vérification autonome de l'exhaustivité et de la qualité de ces rapports ainsi que de l'observation de l'ensemble des exigences correspondantes de la CCNR, la délégation belge transmettra ces rapports d'évaluation au Secrétariat de la CCNR pour transmission aux États riverains du Rhin.

Les rapports d'évaluation doivent comporter au moins des informations sur les aspects suivants :

a) Toute irrégularité constatée qui affecte ou est susceptible d'affecter la sécurité du bateau ou la sécurité et le bon ordre de la navigation ;
b) Panne du système de conduite à distance du bateau et tous les accessoires qui la rendent possible ;
c) Fuites ;
d) Réparations et modifications du système de conduite à distance du bateau et tous les accessoires qui la rendent possible ;
e) Consommation de carburant ;
f) Incidents et accidents ;

g) Les conditions du voyage dans lesquelles l'opérateur dans le CCD a conduit le bateau. Parmi celles-ci, les conditions météorologiques (température, pluie, brouillard, neige, grêle, gel, etc.), le niveau (basses eaux c'est-à-dire avec un niveau d'eau inférieur à l'étiage équivalent, niveau d'eau normal, hautes eaux, c'est-à-dire supérieur à la marque de crue I), la visibilité, le niveau de trafic (faible, normal, élevé), la cargaison (chargé, demi-charge, lège), navigation de jour ou de nuit. Les trajets de navigation (p.k.) où l'opérateur dans le CCD conduisait le bateau à distance et les trajets de navigation ou le conducteur à bord et en service conduisait le bateau seront indiquées ;

h) Retards de transmission ou dans la décision du CCD dus à la distance entre le CCD et le bateau ;

i) Pendant que l'opérateur dans le CCD a conduit le bateau sur certains trajets de navigation, le nombre de fois, les situations et les motifs

   1. dans lesquels le conducteur à bord et en service a repris le contrôle du bateau alors qu'il était conduit par le CCD,
   2. dans lesquels la conduite du bateau a été prise en charge par le conducteur à bord et en service à la demande du CCD à l'issue du protocole prévu par SEAFAR,
   3. où le CCD a été déconnecté automatiquement ;

j) Les améliorations potentielles identifiées lors des voyages ;

k) Le nombre de fois où l'alarme générale s'est déclenchée.

6. **Mise en œuvre de la recommandation**

En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, cette recommandation n'est valable que si toutes les conditions énoncées au point 3, les dispositions au point 4 et l'obligation de rendre compte au sens du point 5 sont remplies par le bateau, son exploitant, son propriétaire et la société SEAFAR. Si les conditions de la recommandation ne sont pas remplies, la recommandation peut être suspendue ou, éventuellement, retirée par la CCNR.

L'autorité compétente de la Belgique peut prévoir des exigences supplémentaires dans son autorisation.

L'autorité compétente de la Belgique doit inscrire les dérogations et conditions mentionnées ci-dessus dans le certificat de visite du bateau concerné.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RN (26) 34 rev. 1 intern.)

VIII. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

PROTOCOLE 12
Résolution soulignant l'intérêt de l'ISGINTT : Guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux (deuxième édition, actualisée en juin 2026)

Résolution

La Commission Centrale,

se félicitant de la finalisation des travaux de révision du Guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux (International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT)),

observant que le guide susmentionné repose notamment sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN) qui s'applique également sur le Rhin,

soulignant que l'objectif du guide susmentionné n'est pas de remplacer ni de modifier les règlementations nationales, européennes ou internationales pertinentes relatives au transport de marchandises dangereuses, à la protection des travailleurs et à la protection de l'environnement, mais de mettre à disposition des bonnes pratiques complémentaires,

constatant que le guide susmentionné rassemble les bonnes pratiques identifiées par les organisations de l'industrie concernée,

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

en partenariat avec Forum maritime international des compagnies pétrolières (Oil Companies International Marine Forum - OCIMF),

sur proposition de son Comité des matières dangereuses,

prend acte de la deuxième édition (actualisation en juin 2026) du Guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux (ISGINTT),

considère que les paragraphes qui portent sur la navigation maritime revêtent aussi par analogie un intérêt pour la navigation intérieure, et

souligne l'intérêt de cette deuxième édition du guide pour améliorer la sécurité du transport de marchandises dangereuses à l'interface entre les bateaux-citernes de la navigation intérieure et des installations à terre, notamment les terminaux.

Annexe
(séparément)

IX. Questions relatives à la voie d'eau rhénane

PROTOCOLE 13
Construction d'un nouveau pont sur le canal de Pannerden au p.k. 873,50

Résolution

La Commission Centrale

constate que la construction d'un nouveau pont routier sur le canal de Pannerden, au p.k. 873,50, 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 13

Liste de contrôle pour la construction d'un nouveau pont sur le canal de Pannerden au p.k. 873,50

1. **Type de pont :**

   Le nouveau pont fait partie de l'autoroute A15. Sous le pont sera mise en place une passerelle pour piétons et cycles, qui sera réalisée en acier.

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

   Huissen

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

   873,50 (Canal de Pannerden)

4. **Type de travaux :**

   Construction d'une nouvelle liaison entre les berges dans le cadre du prolongement de l'autoroute A15 et réalisation d'une passerelle pour piétons et cycles pour le trafic de proximité.

A. **Description générale**

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

   135 m

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

   80 m

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

   Aucune pile ne sera construite dans les eaux navigables.

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

   Aucune pile ne sera construite dans le chenal navigable.

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

   Une passe navigable sera ouverte à la navigation.

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

    La distance entre le cœur des piles sera de 170 mètres.

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

    Vers l'amont : Pont Andreï Sakharov au p.k. 880,00 – à une distance d'environ 4,5 kilomètres.

    Vers l'aval : Pont d'Emmerich am Rhein au p.k. 853,20 – à une distance d'environ 20 kilomètres.

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'intrados du tablier du pont routier sera en forme d'arc. La passerelle pour piétons et cycles étant de conception horizontale, la partie inférieure du pont sera rectiligne.

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

≥ NAP + 24,40 m.

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

≥ NAP + 24,40 m.

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

NAP +15,30 m (p.k. 873,50)

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

> 9,10 m

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

La largeur de la passe navigable en période de (PHEN), dont la hauteur sera de 9,10 mètres, correspondra à au moins 80 % de la largeur normale. C'est-à-dire 110 mètres.

C. **Prise en compte de la navigation au radar**

18. **Appréciation par des experts / autorités / instituts :**

Concernant les perturbations radar, la poursuite de la conception du projet devra répondre aux exigences du rapport de l'AVV (Adviesdienst Verkeer en Vervoer : service de conseil en matière de trafic et de transport), intitulé « Radarhinder (van bruggen) voor scheepvaart » (perturbations radar (dues aux ponts) ayant un impact sur la navigation) (Rijkswaterstaat, 2000).

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

Des mesures pour éviter les perturbations par de faux échos ne devraient pas être nécessaires.

20. **Configuration prévue du pont :**

Pont plat (en caisson) dont l'intrados du tablier sera légèrement incurvé. Une passerelle pour cycles sera mise en place sous le pont, générant également une surface plane sous celui-ci.

21. **Matériel de construction prévu :**

Le pont routier sera réalisé en béton, et la passerelle pour cycles, en acier.

D. Informations relatives au déroulement des travaux

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

Le pont principal (pont autoroutier) sera construit selon la méthode de l'encorbellement. La structure de la passerelle pour cycles sera mise en place après l'achèvement du pont en béton.

23. Période de réalisation :

Il est prévu que l'ensemble des travaux aient lieu entre le troisième trimestre 2026 et le premier trimestre 2030.

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

- Aucune fermeture complète de la voie d'eau n'est prévue pendant la construction. Une fermeture (de courte durée) pourrait être nécessaire lors de la mise en place de la passerelle pour cycles. Le cas échéant, le document sera adapté en conséquence en temps utile.
- Pendant la construction des piles et des protections anticollisions, la largeur des eaux navigables sera limitée. Le chenal navigable restera ouvert.

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

Aucune interruption complète de la navigation n'est prévue. La largeur des eaux navigables pourrait être limitée pendant environ 12 mois pour la construction des piles.

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

26. Plans de situation avec l'ouvrage :

Ci-dessous quelques représentations du pont à réaliser. Au point 27 figurent les croquis sur lesquels sont indiquées les dimensions.



Figure 1 : Représentation virtuelle en 3D du pont (ViA15_1)



Figure 2 : Représentation virtuelle en 3D du pont (ViA15_2)



Figure 3 : Représentation virtuelle en 3D de la passerelle pour piétons et cycles (ViA15_1)



Figure 4 : Représentation virtuelle en 3D de la passerelle pour piétons et cycles (ViA15_2)

27. **Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage (avec le profil du fond du lit et la zone de jointure aux berges) (CCNR, Commission centrale pour la navigation du Rhin 2016) :**

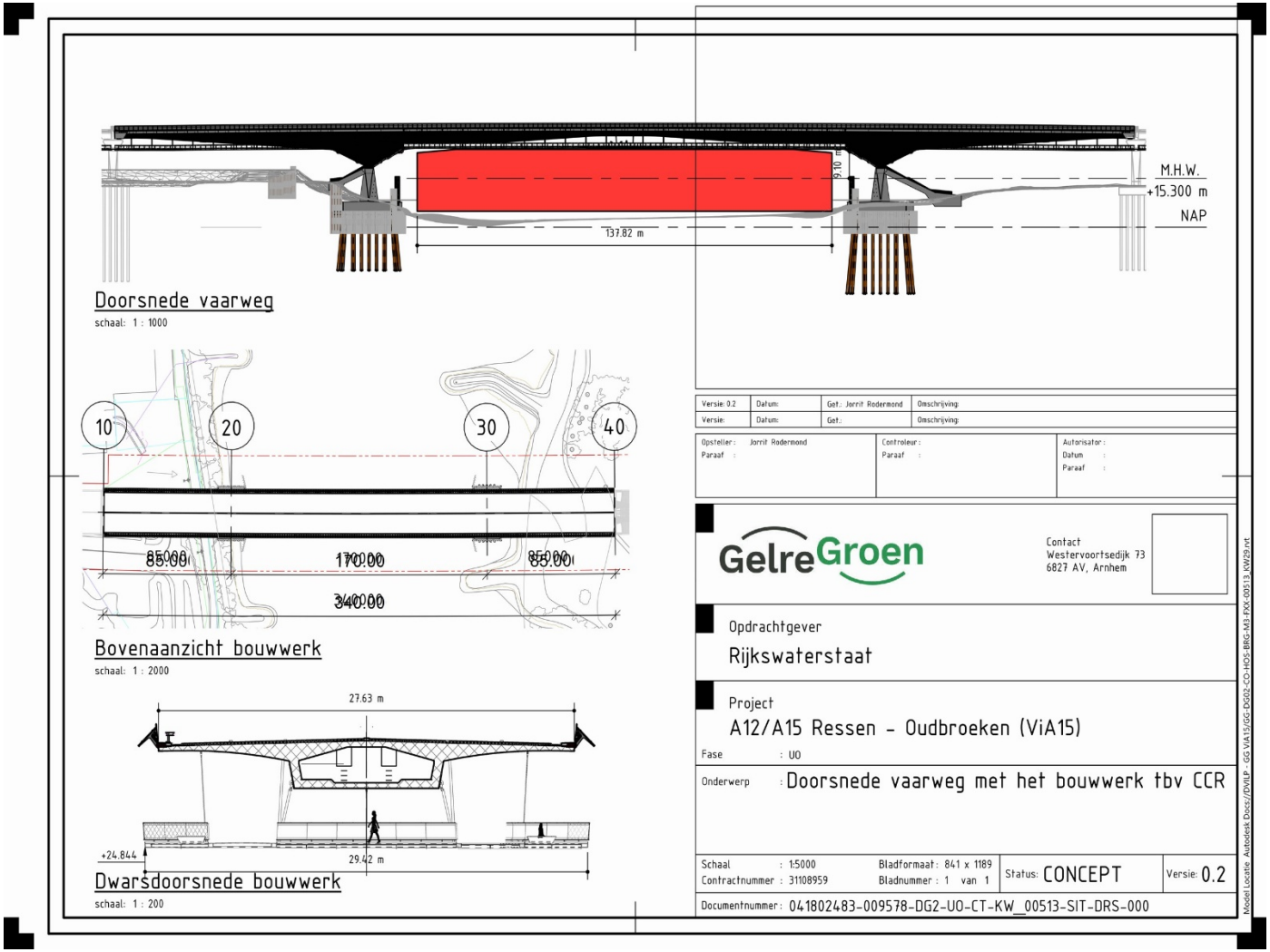


Figure 5

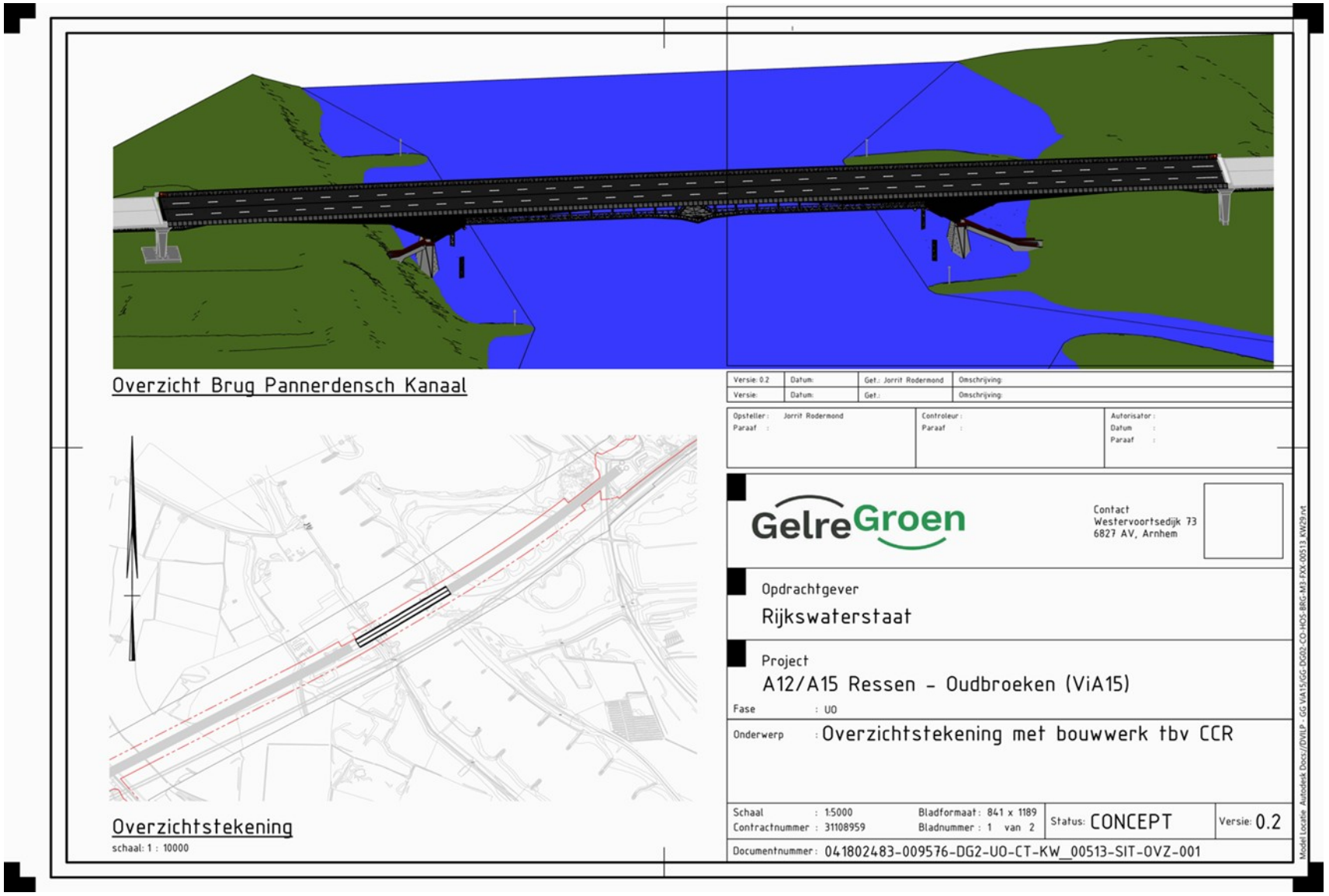

Overzicht Brug Pannerdensch Kanaal
Overzichtstekening
schaal: 1 : 10000
Versie: 0.2 | Datum: | Get.: Jorrit Rodermond | Omschrijving:
Versie: | Datum: | Get.: | Omschrijving:
Opsteller: Jorrit Rodermond
Paraaf :
Controleur:
Paraaf :
Autorisator:
Datum :
Paraaf :
GelreGroen
Contact
Westervoortsedijk 73
6827 AV, Arnhem
Opdrachtgever
Rijkswaterstaat
Project
A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)
Fase : UO
Onderwerp : Overzichtstekening met bouwwerk tbv CCR
Schaal : 1:5000
Contractnummer : 31108959
Bladformaat: 841 x 1189
Bladnummer : 1 van 2
Status: CONCEPT
Versie: 0.2
Documentnummer: 041802483-009576-DG2-UO-CT-KW_00513-SIT-OVZ-001
Model Locatie: Autodesk Docs://DVMP - GG VA15/GG-DG02-CO-HOS-BRG-M3-FIX-00513-KW28.rvt

Figure 6

PROTOCOLE 14
Travaux d'entretien aux complexes de barrages-écluses sur le Nederrijn et le Lek (Driel au p.k. 892,00, Amerongen au p.k. 922,00 et Hagestein au p.k. 947,00)

Résolution

La Commission Centrale

constate que les travaux d’entretien aux complexes de barrages-écluses sur le Nederrijn et le Lek (Driel au p.k. 892,00, Amerongen au p.k. 922,00 et Hagestein au p.k. 947,00) 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 le plan est annexé à la présente résolution.

Annexe

Annexe au protocole 14

Liste de contrôle pour les travaux d'entretien aux complexes de barrages-écluses sur le Nederrijn et le Lek (Driel au p.k. 892,00, Amerongen au p.k. 922,00 et Hagestein au p.k. 947,00)

1. **Objectif des travaux d'entretien :**

   Inspection et entretien annuels des complexes de barrages-écluses sur le Nederrijn et le Lek

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

   Driel, Amerongen et Hagestein

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

   Driel : 892,00 Nederrijn

   Amerongen : 922,00 Nederrijn

   Hagestein : 947,00 Lek

4. **Le cas échéant, type d'ouvrage :**

   Complexes de barrages-écluses

A. **Description générale**

5. **Principales dimensions et caractéristiques de l'écluse et, le cas échéant, du nouvel ouvrage :**

   Driel : 260 m x 18 m

   Amerongen : 260 m x 18 m

   Hagestein : 220 m x 18 m

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

   Toutes les écluses sont situées sur la rive droite de la voie d'eau.

B. **Prise en compte de la navigation au radar (le cas échéant)**

7. **Appréciation par des experts / autorités / instituts :**

   Non applicable

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

   Non applicable

9. **Forme de construction prévue de l'ouvrage :**

   Non applicable

10. **Matériaux de construction prévu :**

Non applicable

C. **Informations relatives au déroulement des travaux**

11. **Description du déroulement des travaux :**

Test d'inspection fonctionnelle (FIT) annuel. Il sert à tester les fonctions de sécurité de l'objet concerné. En 2026, ce test devrait être réalisé au deuxième ou au troisième trimestre. Une interruption d'une durée maximale de quatre heures par objet est prévue.

Contrôle électrotechnique périodique (NEN3140). L'objet concerné doit être mis hors tension et une interruption d'une durée maximale de quatre heures est également prévue. Ce contrôle pourrait probablement être (en partie) combiné avec le test susmentionné.

12. **Période de réalisation :**

T2/T3 2026. Les dates précises auxquelles les travaux seront effectués ne sont pas encore connues. Le secteur de la navigation trouvera de plus amples informations dans les avis à la batellerie (NtS).

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

Un itinéraire de déviation pourra être emprunté pendant la durée des travaux.

14. **Durée des interruptions de la navigation prévues :**

Complexe de barrage-écluse Driel	interruption 4-8 heures	T2/T3
Complexe de barrage-écluse Amerongen	interruption 4-8 heures	T2/T3
Complexe de barrage-écluse Hagestein	interruption 4-8 heures	T2/T3

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

15. **Plan de situation avec l'ouvrage transversal :**

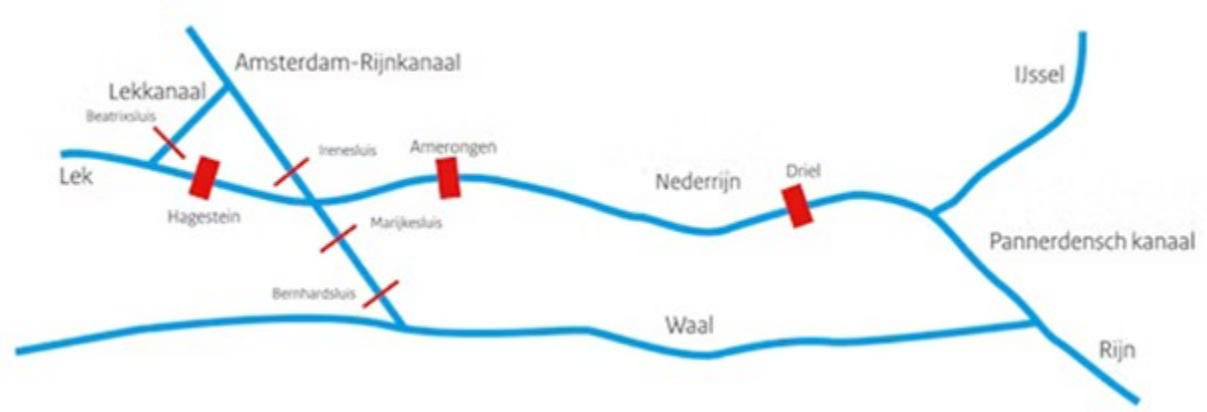


Figure 1 : représentation schématique du réseau de voies d'eau

16. **Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage transversal (avec profil du fond du lit et la zone de jointure aux berges) (le cas échéant, par exemple en cas de modifications significatives apportées à l'ouvrage) :**

    Non applicable

PROTOCOLE 15
Travaux d'entretien au complexe de barrage-écluse d'Amerongen au p.k. 922,00

Résolution

La Commission Centrale

constate que les travaux d'entretien au complexe de barrage-écluse d'Amerongen, au p.k. 922,00, ne soulèvent pas d'objection du point de vue de la navigation si les conditions et restrictions figurant dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement sont respectées.

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

Annexe

Annexe au protocole 15

Liste de contrôle pour les travaux d'entretien au complexe de barrage-écluse d'Amerongen au p.k. 922,00

1. **Objectif des travaux d'entretien :**

   Remplacement de la porte intermédiaire de l'écluse

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

   Amerongen

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

   922,00 (Nederrijn)

4. **Le cas échéant, type d'ouvrage :**

   Écluse à sas unique avec barrage adjacent.

A. **Description générale**

5. **Principales dimensions et caractéristiques de l'écluse et, le cas échéant, du nouvel ouvrage :**

   Longueur du sas de l'écluse = 260 m

   Largeur du sas de l'écluse = 18 m

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

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

B. **Prise en compte de la navigation au radar (le cas échéant)**

7. **Appréciation par des experts / autorités / instituts :**

   Non applicable

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

   Non applicable

9. **Forme de construction prévue de l'ouvrage :**

   Non applicable

10. **Matériaux de construction prévu :**

    Non applicable

C. **Informations relatives au déroulement des travaux**

11. **Description du déroulement des travaux :**

Remplacement des portes intermédiaires du sas de l'écluse.

12. **Période de réalisation :**

Les travaux sont prévus pour le troisième trimestre 2026.

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

Pendant la fermeture, la navigation empruntera l'itinéraire de déviation.

14. **Durée des interruptions de la navigation prévues :**

L'écluse sera fermée à la navigation pendant 10 jours pour que les travaux puissent être effectués.

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

15. **Plan de situation avec l'ouvrage transversal :**



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



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

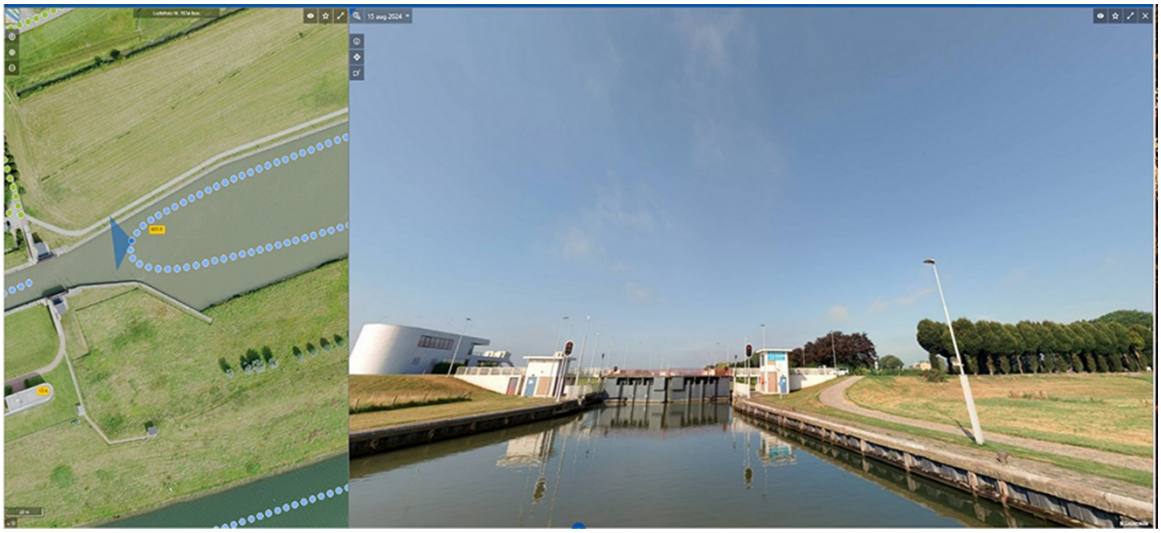


Figure 3 : Écluse d'Amerongen, côté amont



Figure 4 : Barrage d'Amerongen, côté amont



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

16. **Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage transversal (avec profil du fond du lit et la zone de jointure aux berges) (le cas échéant, par exemple en cas de modifications significatives apportées à l'ouvrage) :**

Non applicable

PROTOCOLE 16
Réalisation de sondages géotechniques pour la création d'une aire de stationnement pour bateaux à marchandises à Marckolsheim au p.k. 241,37

Résolution

La Commission Centrale

en vertu des conventions en vigueur et la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement du projet de réalisation de sondages géotechniques pour la création d'une aire de stationnement pour bateaux à marchandises à Marckolsheim au p.k. 241,37, sur la rive gauche.

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

Annexe

Annexe au protocole 16

Réalisation de sondages géotechniques pour la création d'une aire de stationnement pour bateaux à marchandises à Marckolsheim au p.k. 241,37

1. **Type d'ouvrage :**

   Les sondages géotechniques comprennent :
   - 4 sondages pressiométriques de 15 m de profondeur (en eau pour les ducs d'Albe),
   - 4 sondages pressiométriques de 10 m de profondeur sur talus (voie terrestre),
   - 1 sondage carotté et 2 sondages pressiométriques de 10 m en crête de talus (voie terrestre).

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

   Marckolsheim

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

   241,37

4. **Type de travaux :**

   Sondages pressiométriques.

A. **Description générale**

5. **Largeur des eaux navigables :**

   120 m

6. **Largeur du chenal navigable :**

   88 m

7. **Principales dimensions et caractéristiques des sondages géotechniques :**

   Les 4 sondages pressiométriques en eau seront réalisés par un matériel de sondage sur chenilles disposé sur une barge.

   La mise à l'eau de la barge se fera au niveau de l'écluse de Marckolsheim à moins de 2 km en amont du site d'étude.

   Une fois la barge mise à l'eau par grutage, les pieux de stabilisation seront mis en place pour permettre la mise en place de la sondeuse par grutage également.

   Le positionnement au droit des zones de sondage se fera à l'aide d'un GPS et en s'appuyant sur les plans.

La réalisation d'un sondage type se décompose de la façon suivante :

- mise en place de la barge au droit du point de sondage au moteur (avec pousseur pour ce projet) ;
- descente de pieux de stabilisation actionnés par des treuils hydrauliques ;
- réalisation du sondage – la machine utilisée sera de type TB225 permettant de réaliser les sondages pressiométriques profonds de 15 m prévus au marché. La durée d'un sondage est estimée entre 1 et 1,5 jours ;
- lorsque le sondage est terminé, mise en route du moteur ;
- l'équipe relève alors les pieux à l'aide des treuils hydrauliques ;
- la barge quitte le point de sondage et se place sur le suivant.

Caractéristiques de nos barges en station de travail et en navigation :

- Longueur : 11,50 m, moteur compris ;
- Largeur : 5,00 m ;
- Tirant d'eau : 0,60 m ;
- Profondeur maximale pour le travail : 5,60 à 7,10 m.

Les autres sondages seront réalisés par voie terrestre.

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

Les sondages seront réalisés au niveau ou dans le prolongement de ducs d'Albe existants, sans impact dans le chenal navigable.

De plus, la zone concernée est située à proximité immédiate de l'écluse de Marckolsheim, à un endroit où la vitesse de navigation est ralentie et ne correspond pas aux conditions courantes de navigation sur le Rhin.

B. Informations relatives au déroulement des travaux

9. **Description du déroulement des travaux :**

Les travaux de sondage seront réalisés à l'aide d'une barge équipée d'un pousseur et d'une sondeuse à chenille.

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

10. **Période de réalisation :**

Le démarrage des travaux est souhaité à partir de juin 2026, pour une durée prévisionnelle de 2 mois.

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

Chantier sans restriction de navigation, hormis une réduction de vitesse pour éviter les remous au niveau du poste de travail.

La réduction de vitesse sera demandée au moyen d'un avis à la batellerie. Une signalisation pour avertir des travaux sera mise en place conformément au RPNR.

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

Pas d'arrêt de navigation.

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

13. Plan de situation avec l'ouvrage :

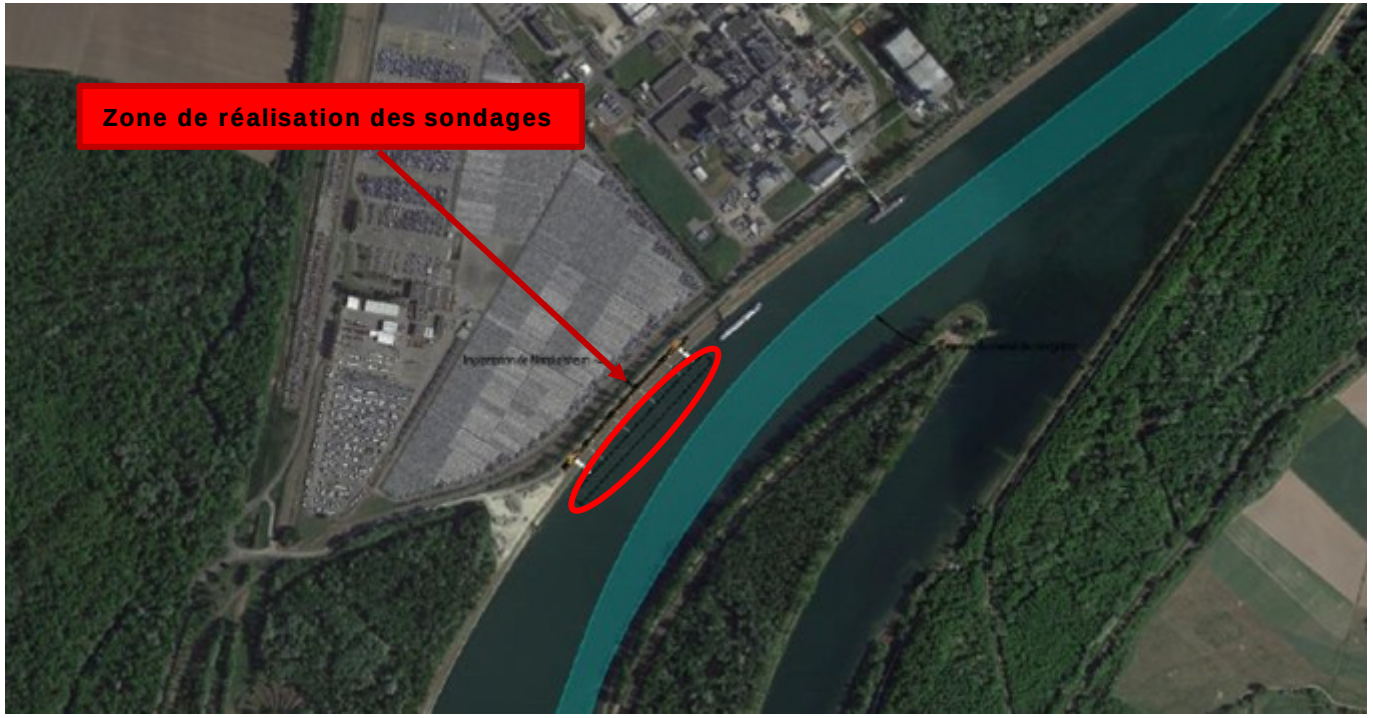


Figure 1 : Localisation de la zone de réalisation des sondages géotechniques

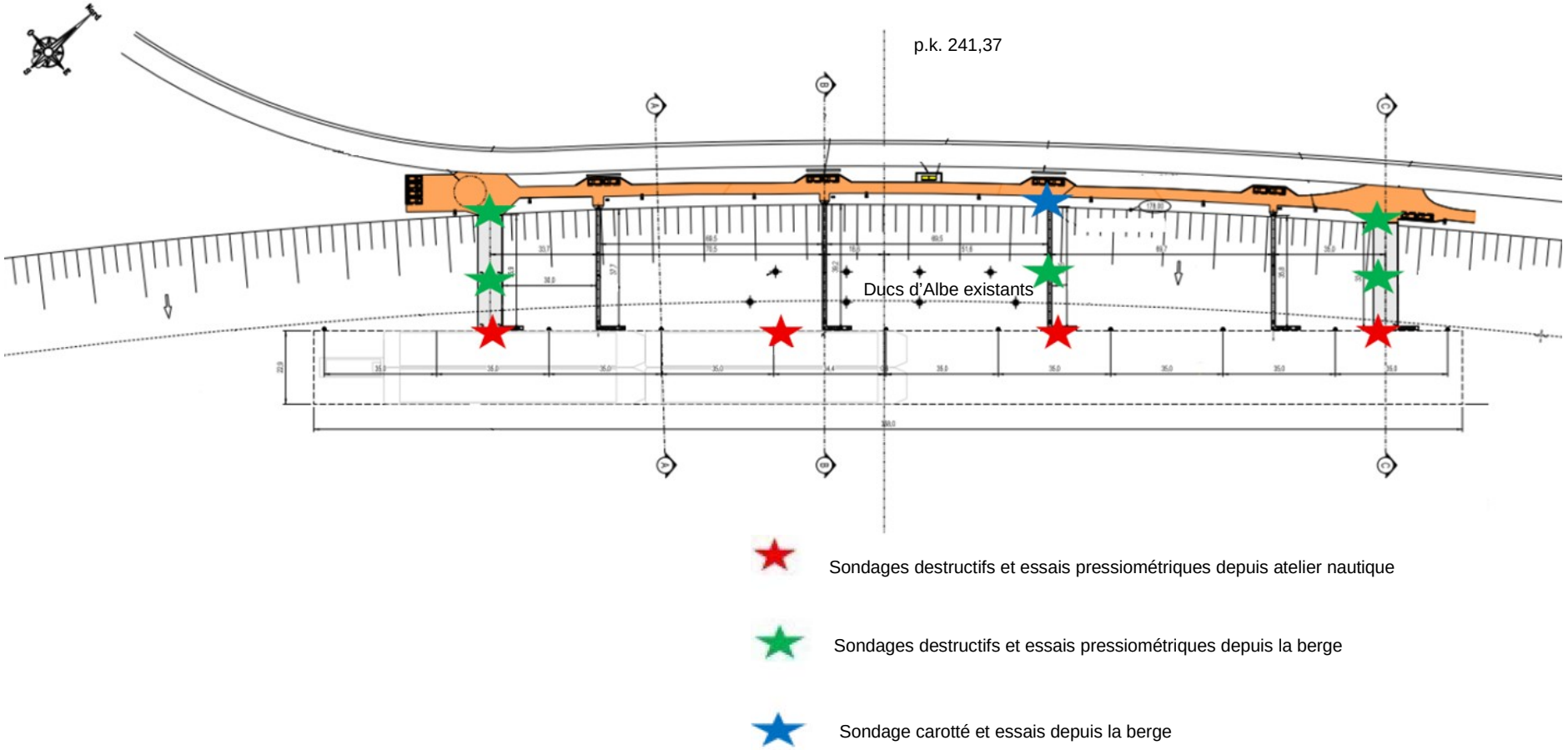


Figure 2 : Vue en plan des sondages

14. **Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage transversal (avec profil du fond du lit et la zone de jointure aux berges) (le cas échéant, par exemple en cas de modifications significatives apportées à l'ouvrage) :**

    Non applicable

PROTOCOLE 17
Réparation du perré bétonné du port de Colmar Neuf-Brisach et création d'un appontement en ducs d'Albe pour le protéger au p.k.225,60

Résolution

La Commission Centrale

en vertu des conventions en vigueur et la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement du projet de réparation du perré bétonné du port de Colmar Neuf-Brisach et création d'un appontement en ducs d'Albe pour le protéger - port de Colmar Neuf-Brisach au p.k.225,60, sur la rive gauche.

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

Annexe

Annexe au protocole 17

Réparation du perré bétonné du port de Colmar Neuf-Brisach et création d'un appontement en ducs d'Albe pour le protéger au p.k. 225,60

1. **Type d'ouvrage :**

   Réparation du perré bétonné du port sur 200 m depuis le pont portique vers le nord et création d'un appontement en ducs d'Albe pour protéger le perré des chocs des coques de péniches.

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

   Volgelsheim

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

   225,60

4. **Type de travaux :**
   - Travaux d'injections de coulis de ciment dans les trous du perré ;
   - Création d'un poste d'accostage sur ducs d'Albe entre les bâtiments B et C du port.

A. **Description générale**

5. **Largeur des eaux navigables :**

   230 m

6. **Largeur du chenal navigable :**

   88 m

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

   Les 4 ducs d'Albe sont implantés à 8,15 m du haut du perré.

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

   La limite ouest du chenal navigable se situe à 70 m du perré à réaliser et 61,85 m des ducs d'Albe.

   Avec un navire de 11,50 m de large, le chenal de navigation se situera à plus de 50 m de la péniche amarrée.

B. Informations relatives au déroulement des travaux

9. Description du déroulement des travaux :

Les travaux se dérouleront de la manière suivante :

- Réalisation des ducs d'Albe selon préconisations de EDF entre les bâtiments B et C du port.
- Réalisation des injections de produits de comblement de trous dans les perrés du port.
- Réparation de la maçonnerie des quelques éléments du mur de quai selon préconisations EDF.

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

10. Période de réalisation :

La période de réalisation des travaux est comprise entre septembre 2026 et juin 2027.

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

Chantier sans restriction de navigation, hormis une réduction de vitesse pour éviter les remous au niveau du poste de travail.

La réduction de vitesse sera demandée au moyen d'un avis à la batellerie. Une signalisation pour avertir des travaux sera mise en place conformément au RPNR.

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

Pas d'arrêt de navigation.

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

13. Plan de situation avec l'ouvrage transversal :

Plan de situation du projet



Figure 1 : Plan de situation

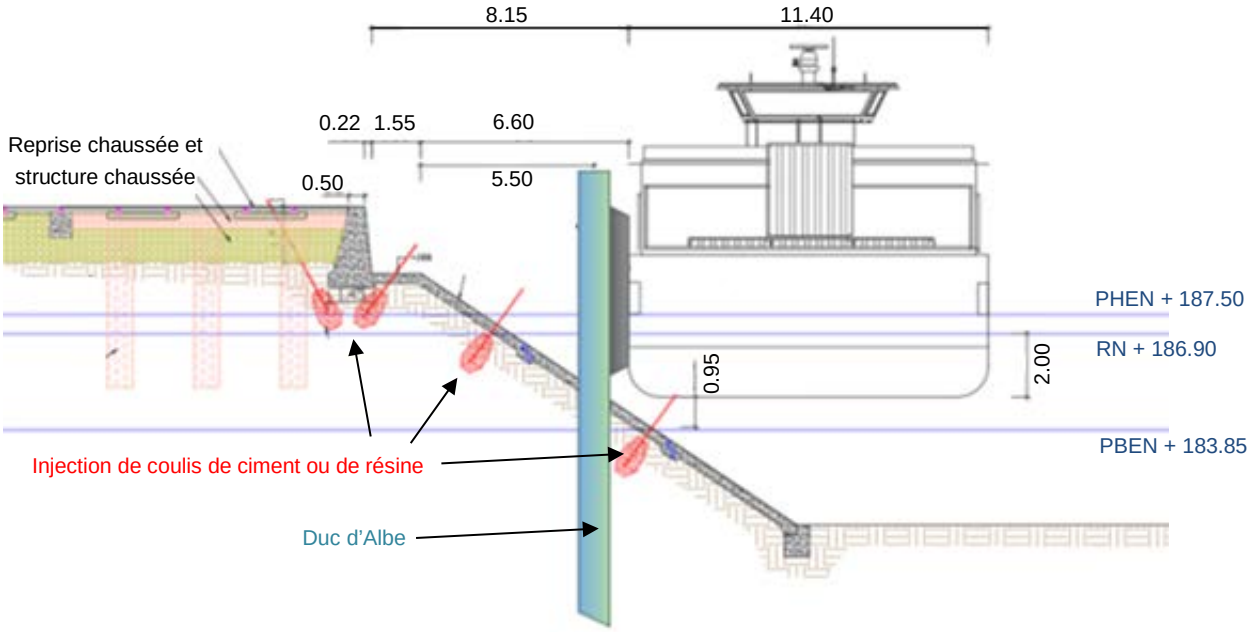


Figure 2 : Section transversale avec implantation des ducs d'Albe

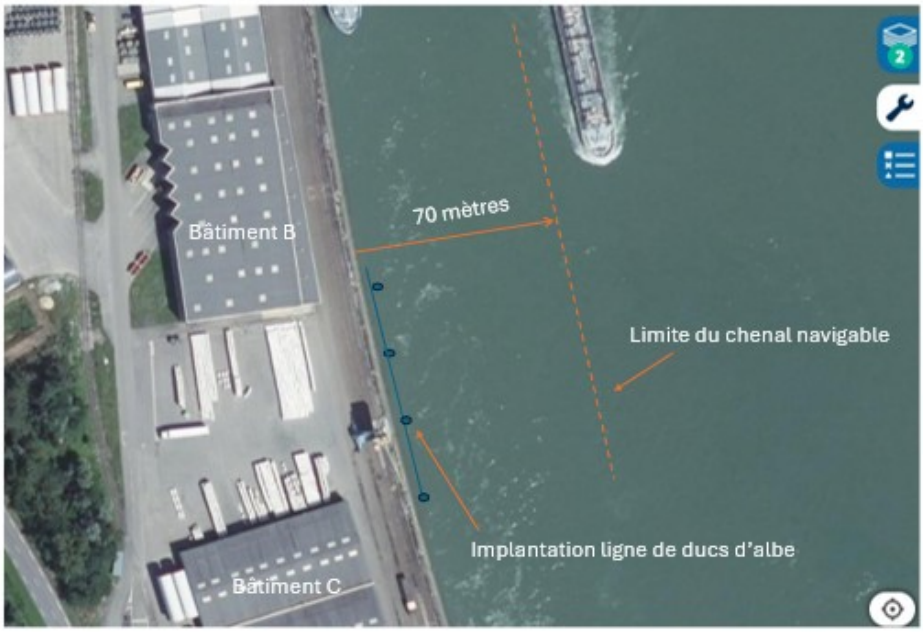


Figure 3 : Vue en plan et emplacement par rapport au chenal navigable

14. **Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage transversal (avec profil du fond du lit et la zone de jointure aux berges) (le cas échéant, par exemple en cas de modifications significatives apportées à l'ouvrage) :**

Non applicable

PROTOCOLE 18
Dépose du portique du Terminal conteneur d'Ottmarsheim au p.k. 196,22

Résolution

La Commission Centrale

en vertu des conventions en vigueur et la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement du projet de dépose du portique du Terminal conteneur d'Ottmarsheim au p.k. 196,22, sur la rive gauche.

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

Annexe

Annexe au protocole 18

Liste de contrôle pour la dépose du portique du Terminal conteneur d'Ottmarsheim au p.k. 196,22

1. **Type d'ouvrage :**

   Portique conteneur à déposer.

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

   Ottmarsheim

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

   196,22

4. **Type de travaux :**

   Dépose du portique depuis la voie terrestre.

   La dépose du portique est réalisée selon un principe de démontage progressif, par retrait successif des éléments constitutifs de la structure. Elle inclut des phases de levage en surplomb du Grand Canal d'Alsace.

   Afin de permettre la manutention et le levage en sécurité, la structure est découpée en plusieurs sous-ensembles, appelés « colis », dont les dimensions et les masses sont compatibles avec les capacités des moyens de levage retenus. Chaque colis est déposé successivement sur le terminal, sans appui ni intervention dans le domaine public fluvial.

A. **Description générale**

5. **Largeur des eaux navigables :**

   120 m

6. **Largeur du chenal navigable :**

   88 m

7. **Principales dimensions :**

   La partie du portique située en surplomb du canal présente un poids d'environ 392 tonnes.

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

   L'avant-bec du portique présente une portée de 35,70 mètres au-dessus du canal.

B. Informations relatives au déroulement des travaux

9. Description du déroulement des travaux :

Le portique est découpé en 7 sous-ensembles ou colis. Seul le premier sous-ensemble est situé en surplomb du canal.

Le déroulement des travaux est réalisé de telle manière qu'ils ne débordent pas sur le canal au-delà de l'emprise du portique.

10. Période de réalisation :

Le démarrage des travaux est souhaité à partir de juin 2026, pour une durée prévisionnelle de 6 semaines comprenant la préparation.

La phase la plus sensible, correspondant à la dépose du colis situé en surplomb du canal et du bord à quai sur une portée de 35,70 mètres, représente une durée d'intervention estimée entre 2 heures et 4 heures, selon les conditions opérationnelles (conditions météorologiques, réglages de grutage, contrôles de sécurité).

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

Chantier avec restriction de navigation localisée et une réduction de vitesse pour éviter les remous au niveau du poste de travail. Par principe de précaution, et pendant la phase de levage du colis situé en surplomb du canal, il est prévu qu'aucune embarcation ne circule sous la portée du colis durant la durée strictement nécessaire à l'opération de levage (durée comprise entre 2 et 4 heures).

La réduction de vitesse sera demandée au moyen d'un avis à la batellerie. Une signalisation pour avertir des travaux sera mise en place conformément au RPNR.

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

Par conception, les opérations de levage sont organisées de manière à ne pas interrompre la navigation fluviale sur le Grand Canal d'Alsace.

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

13. Plan de situation avec l'ouvrage transversal :



Figure 1 : Localisation du portique n°103

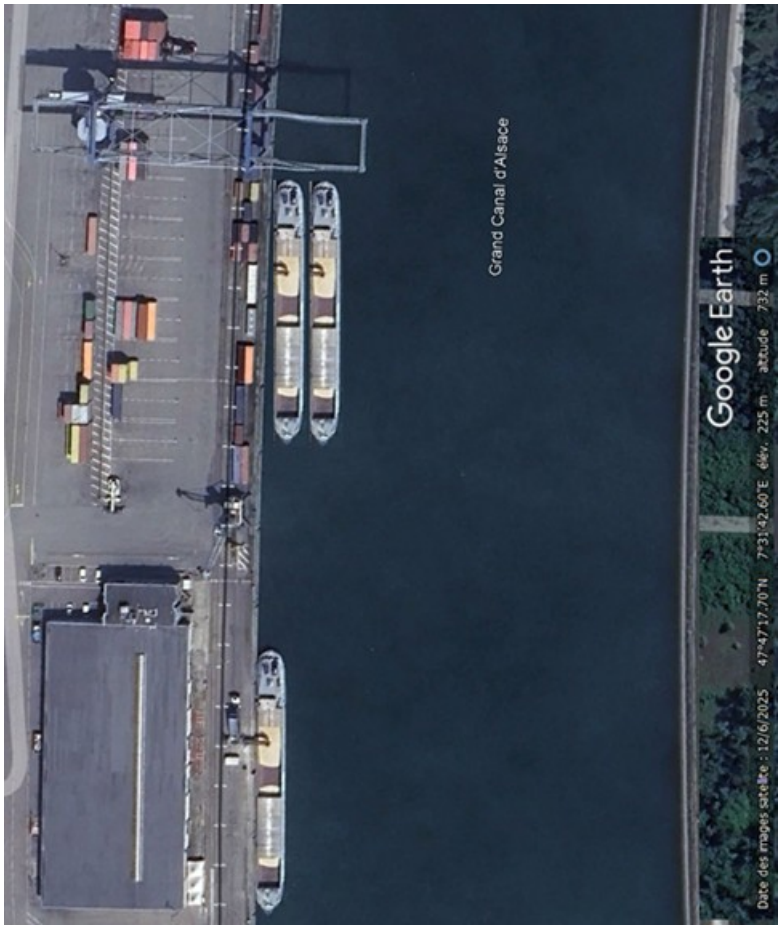


Figure 2 : Vue aérienne du portique n°103

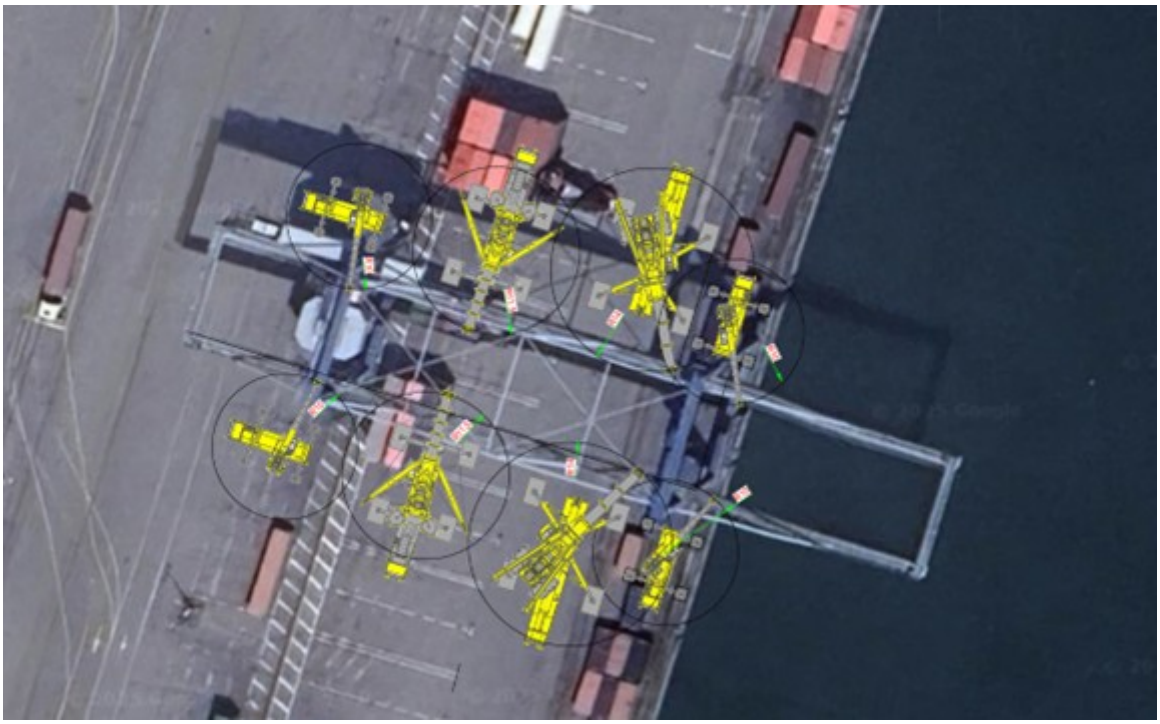


Figure 3 : Vue aérienne du portique n°103 avec implantation des grues pour l'opération de dépose

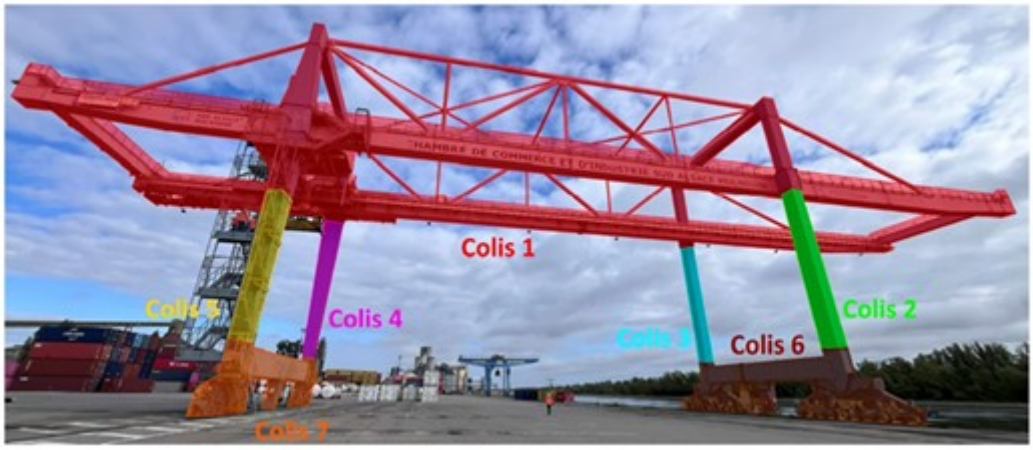


Figure 4 : Découpage du portique n°103 en sous-ensembles ou colis pour l'opération de dépose

14. **Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage transversal (avec profil du fond du lit et la zone de jointure aux berges) (le cas échéant, par exemple en cas de modifications significatives apportées à l'ouvrage) :**

Non applicable

PROTOCOLE 19
Remplacement de l'aire de stationnement de l'installation de manutention de gravier existante de la société F.+J. Minthe GmbH & Co. KG, au p.k. 305,63,
Commune de Diersheim, rive droite

Résolution

La Commission Centrale

en vertu des conventions en vigueur et la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement du projet de remplacement de l'aire de stationnement de l'installation de manutention de gravier existante de la société F.+J. Minthe GmbH & Co. KG, au p.k. 305,63, Commune de Diersheim, sur la rive droite.

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

Annexe

Annexe au protocole 19

Liste de contrôle pour le remplacement de l'aire de stationnement de l'installation de manutention de gravier existante de la société F.+J. Minthe GmbH & Co. KG, au p.k. 305,63, Commune de Diersheim, rive droite

1. **Type d'ouvrage :**

   Installation de manutention de gravier

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

   Commune de Diersheim

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

   305,63

4. **Type de travaux :**

   Les ducs d'Albe existants seront retirés et remplacés par sept nouveaux ducs d'Albe. La passerelle d'accès existante sera également supprimée et remplacée par une passerelle d'accès plus large, en aval de l'installation de manutention. La passerelle d'accès reposera sur des pieux et comportera un escalier d'accès pouvant être utilisé quelle que soit la hauteur d'eau pour monter à bord et pour quitter le bateau. Les deux postes d'attente aux p.k. 305,77 – 305,81 et 305,90 - 305,94 ne sont plus nécessaires et seront entièrement supprimés.

A. **Description générale**

5. **Largeur des eaux navigables :**

   La largeur des eaux navigables au p.k. 305,63 est de 285 m.

6. **Largeur du chenal navigable :**

   125 m

7. **Principales dimensions et caractéristiques de l'installation :**

   Il s'agit d'une installation de manutention existante, utilisée depuis 1971.

   La tour de chargement est située au p.k. 305,63. L'aire de stationnement pour les bateaux transportant le gravier, qui comporte aussi deux postes d'attente, est située entre les p.k. 305,55 et 305,97. Les deux postes d'attente existants seront supprimés dans le cadre de ce renouvellement. La nouvelle aire de stationnement sera alors située entre les p.k. 305,55 et 305,80. Cela permettra à des bateaux d'une longueur de 85 m à 135 m, ainsi qu'à des formations de 185 m x 11,40 m d'accoster à l'installation de manutention.

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

   L'installation est située sur la digue en berge droite du Rhin, dans le bief de Gambsheim. La distance entre le bord du chenal navigable et l'installation (rangée de ducs d'Albe) est d'environ 33 m. La distance entre le bordé extérieure du bateau et le chenal navigable est d'au moins 21 m.

   Emplacement par rapport aux eaux navigables, voir la vue en plan de la carte du Geoportal (WSV) sur le plan de situation à l'échelle 1 : 5000.

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

En amont, au p.k. 303,30, le port de Honau. En aval, au p.k. 308,20, le port de Freistett.

B. **Impact sur la navigation**

Ouvrages de prise et de déversement d'eau

10. **Prises d'eau ou déversements d'eau dans ou sous le chenal navigable (oui/non) :**

Sans objet

11. **Courant transversal au niveau de l'ouvrage (m/s) :**

Sans objet

12. **Courant transversal et variations du plan d'eau dans le chenal navigable :**

Sans objet

Aires de stationnement

13. **Distance entre le bateau le plus proche du chenal navigable et le chenal navigable (m) :**

La distance entre le bordé extérieur du bateau et le chenal navigable sera d'au moins 21 m.

14. **Éclairage de l'aire de stationnement ou autres mesures destinées à en assurer la visibilité :**

La nouvelle passerelle et l'escalier d'accès seront éclairés.

15. **Mesures de protection contre l'éblouissement :**

Dans le cadre de la délivrance de l'autorisation par le service de police fluviale et de navigation ou dans l'avis de modification, sera vérifiée l'absence de sources d'éblouissement de la navigation émanant de l'installation. Le cas échéant, des mesures correctives seront exigées.

16. **Champ de vision exempt d'obstacles directs ou indirects :**

Oui

17. **Dégradation des conditions de visibilité :**

Aucune

C. **Prise en compte de la navigation au radar**

18. **Appréciation par des experts / autorités / instituts :**

Pas nécessaire, l'installation est compatible avec les radars.

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

Sans objet

20. **Forme de construction prévue de l'ouvrage :**

Sans objet

21. **Matériaux de construction prévu :**

Sans objet

D. **Informations relatives au déroulement des travaux**

22. **Description du déroulement des travaux :**

Les travaux de construction nécessaires seront réalisés à terre et depuis l'eau. Les ducs d'Albe existants seront retirés, puis 7 nouveaux ducs d'Albe seront enfoncés par battage dans le lit de gravier conformément aux exigences statiques. De même, 3 pieux seront installés par battage, qui supporteront la passerelle et l'escalier d'accès.

Les phases du chantier n’auront aucune incidence sur le chenal navigable.

23. **Période de réalisation :**

Probablement en été 2026

24. **Restriction de la navigation et durée de la restriction :**

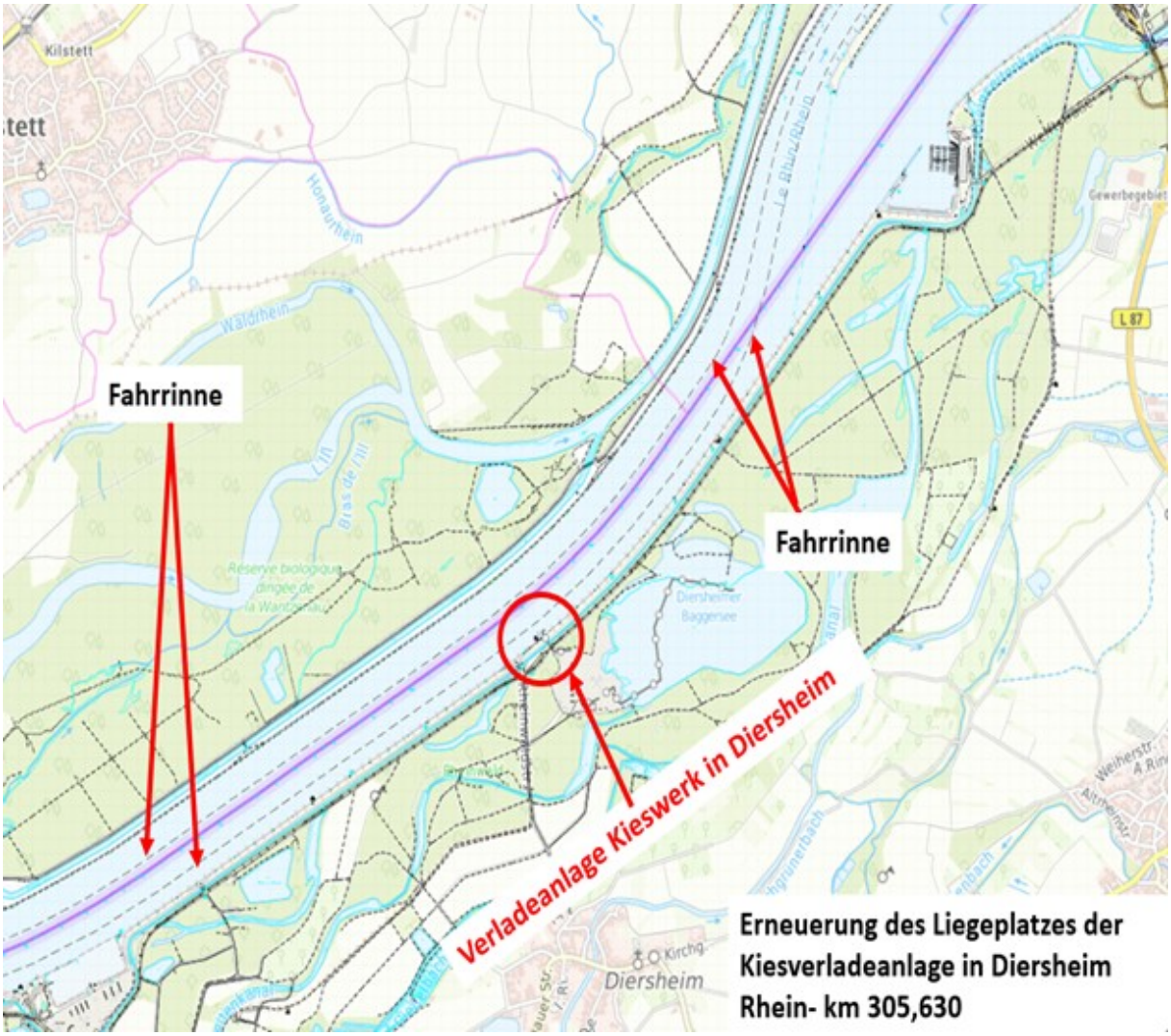
Aucune restriction de la navigation n'est nécessaire pendant les travaux.

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

Aucune

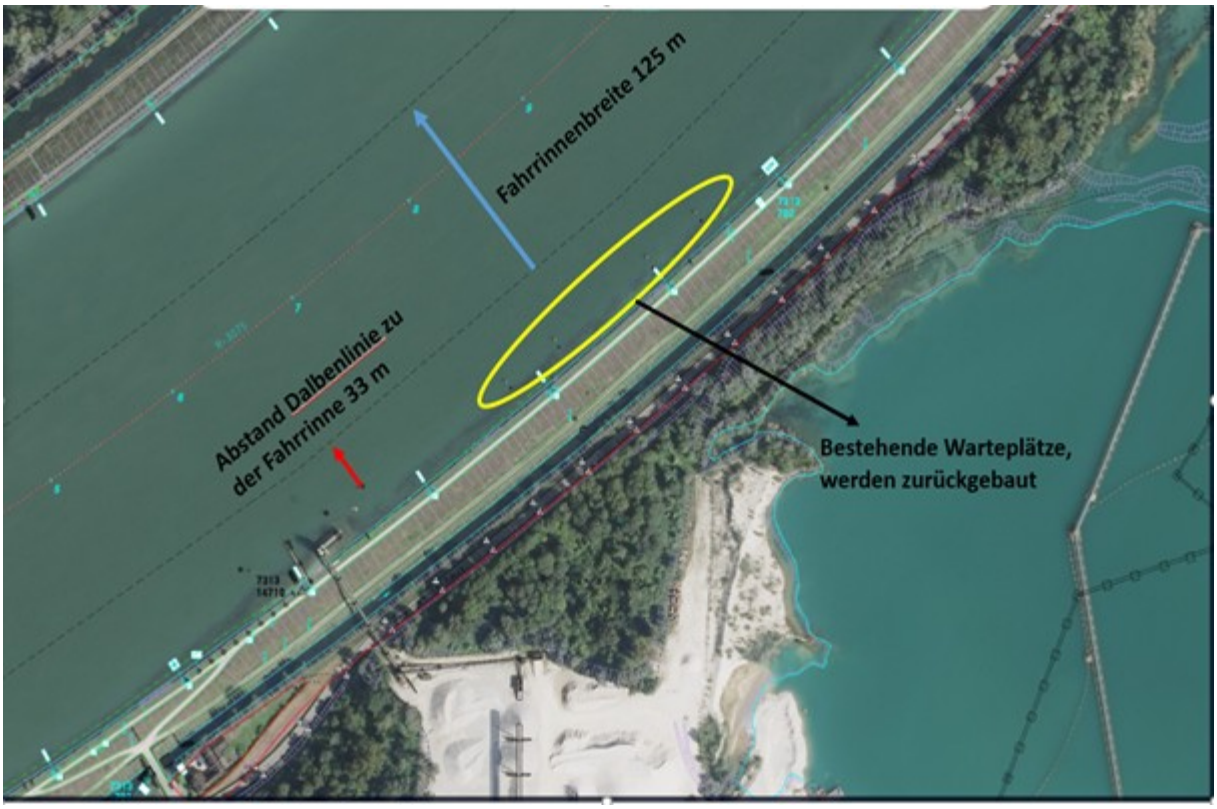
E. Plans (Format max. DIN A3, PDF)

26. Plans de situation du poste d'accostage : M: 1 : 50000 u. M: 1 : 5000 : M: 1 : 1000, M 1 : 500



Fahrrinne = chenal navigable
Verladeanlage Kieswerk in Diersheim = Installation de manutention de la gravière à Diersheim

Abbildung 1: Erneuerung des Liegeplatzes der Kiesverladeanlage in Diersheim Rhein-km 305,63 = Figure 1 : Renouvellement du poste de stationnement de l'installation de manutention de gravier à Diersheim - p.k. 305,63, plan de situation à l'échelle 1 : 50000



Fahrrinnenbreite = Largeur du chenal navigable
Abstand Dalbenlinie zu der Fahrrinne 33 m = Distance entre la rangée de ducs d'Albe et le chenal navigable 33 m
Bestehende Warteplätze werden zurückgebaut = Les postes d'attente existants seront supprimés

Figure 2 : Vue en plan reprise de la carte Geoportal (WSV), plan de situation à l'échelle 1 : 5000

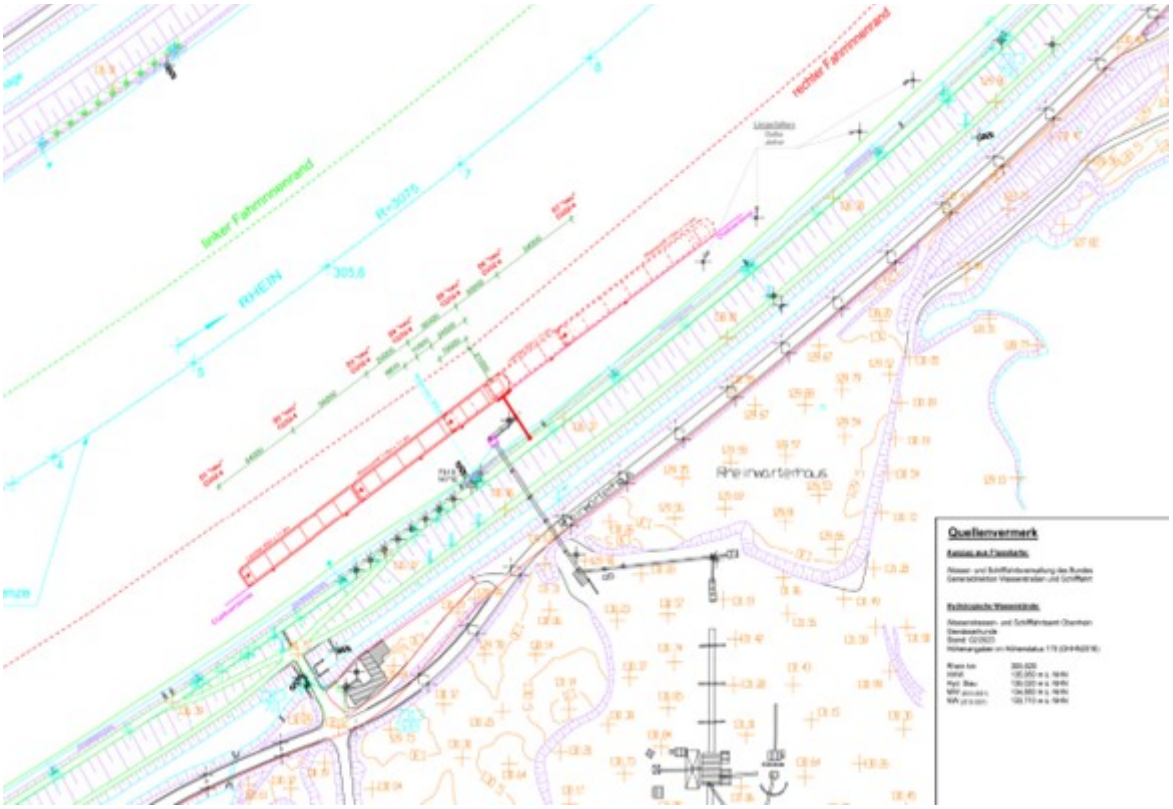
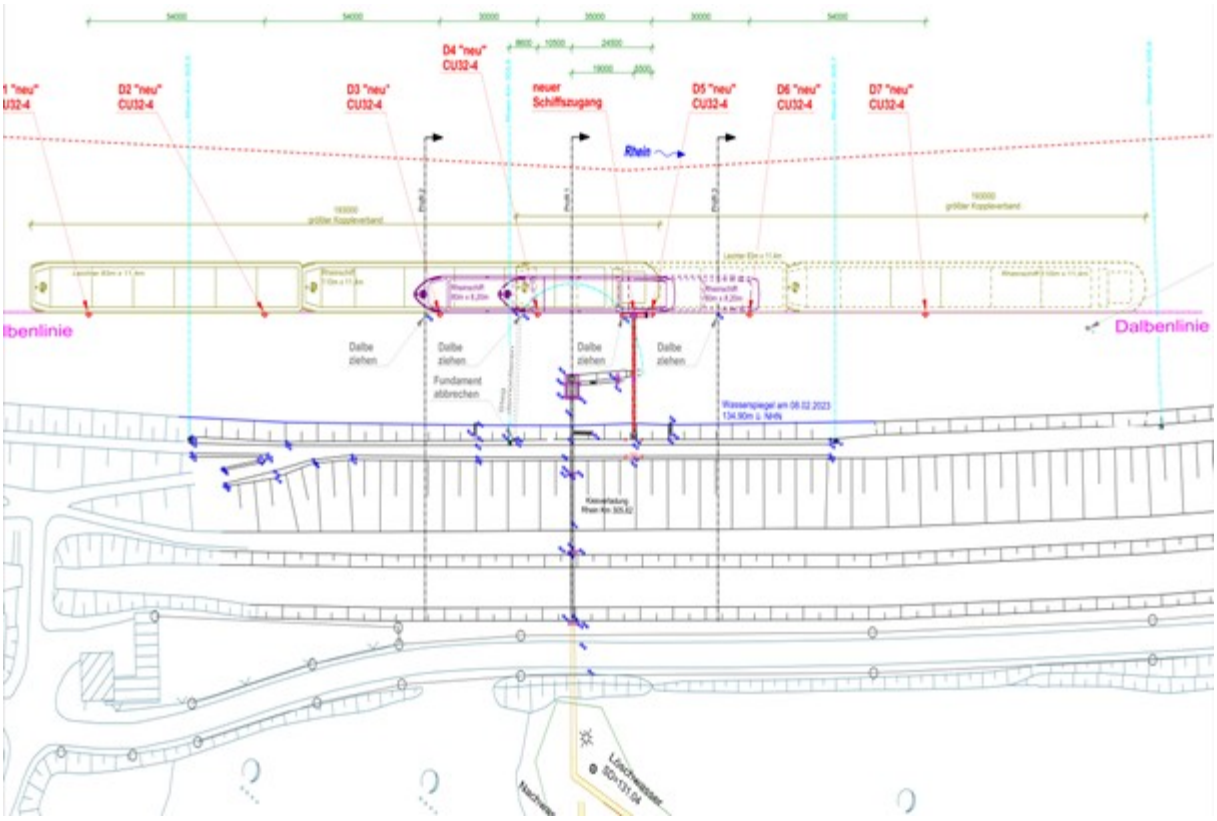
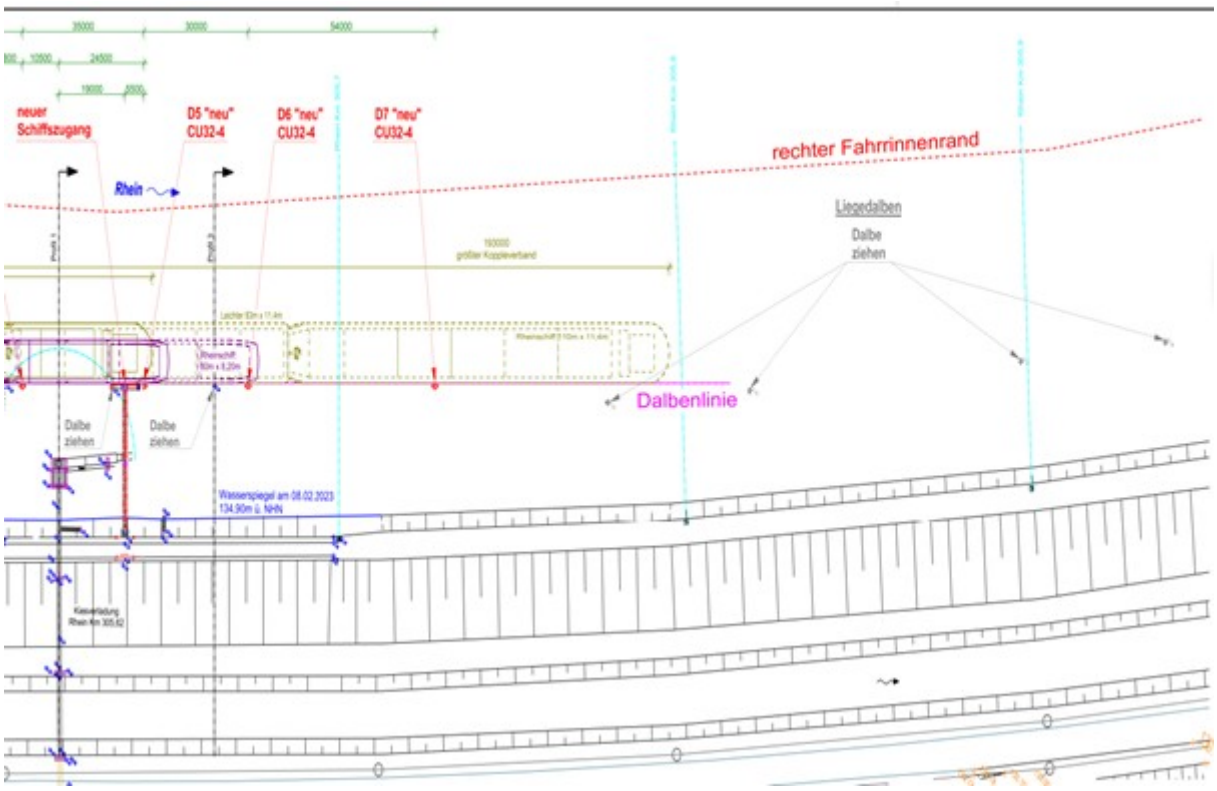


Figure 3 : Plan de situation à l'échelle 1 : 1000



Neu = nouveau	Neuer Schiffszugang = Nouvel accès aux bateaux
Dalbenlinie = Ligne de ducs d'Albe	Dalbe ziehen = Duc d'Albe à retirer
Fundament abbrechen = Fondation à démolir	Wasserspiegel am 08.02.2023 = Niveau de l'eau le 08.02.2023

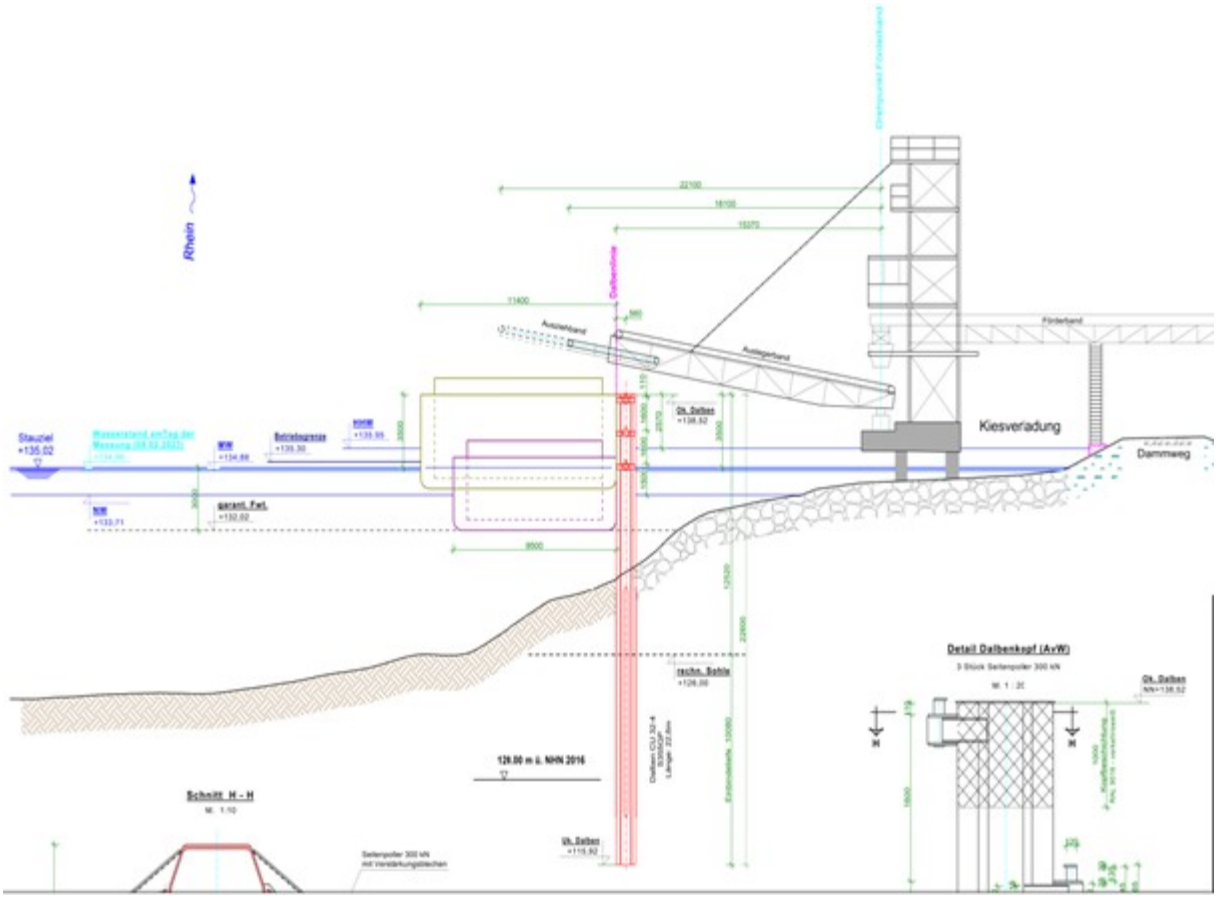
Figure 4 : Plan de situation à l’échelle 1 : 500, partie 1



Neu = nouveau	Neuer Schiffszugang = Nouvel accès aux bateaux
Dalbenlinie = Ligne de ducs d'Albe	Dalbe ziehen = Duc d'Albe à retirer
Rechter Fahrrinnenrand = Bordure du chenal navigable, côté droit	Wasserspiegel am 08.02.2023 = Niveau de l'eau le 08.02.2023
Kiesverladung = Manutention de gravier	Liegedalben = Ducs d'Albe pour le stationnement
Größter Kopplerverband = Plus grande formation	

Figure 5 : Plan de situation à l'échelle 1 : 500, partie 2

27. **Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage transversal (avec profil du fond du lit et la zone de jointure aux berges) : M: 1 : 100**



Dalbenlinie = Ligne de ducs d'Albe	Drehpunkt Förderband = Pivot du convoyeur
garant. Fwt. = Profondeur garantie	Stauziel = Objectif de retenue
Wasserstand am Tag der Messung = Hauteur d'eau le jour du relevé	Betriebsgrenze = Limite de la zone d'exploitation
Ausziehband = Bande d'extension	Auslegerband = Bande de flèche
Förderband = Convoyeur	Kiesverladung = Manutention de gravier
Dammweg = Chemin sur la digue	Schnitt H-H = Coupe H-H
Seitenpoller 30 kN mit Verstärkungsblechen = Bollard latéral 30 kN avec tôles de renfort	Dalben = ducs d'Albe
Rechn. Sohle = Fond calculé	Einbindetiefe = Profondeur d'intégration
Detail Dalbenkopf = Détail de la tête du duc d'Albe	3 Stück Seitenpoller = 3 bollards latéraux

Figure 6 : Coupe transversale - ducs d'Albe et installation de manutention M : 1 : 100

PROTOCOLE 20
Acheminement par flottaison et mise en place de la partie mobile du pont de Merwede près de Gorinchem, autoroute A27

Résolution

La Commission Centrale

constate que l’acheminement par flottaison et la mise en place de la partie mobile du pont de Merwede près de Gorinchem, autoroute A27, ne soulèvent pas d'objection du point de vue de la navigation si les conditions et restrictions figurant dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement sont respectées.

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

Annexe

Annexe au protocole 20

Liste de contrôle pour l'acheminement par flottaison et mise en place de la partie mobile du pont de Merwede près de Gorinchem, autoroute A27

1. **Type de pont :**

   L'ouvrage fait partie de la travée principale d'un pont en arc qui enjambe la voie d'eau. L'élément qui fait l'objet de la présente liste de contrôle est la partie par laquelle passent les bâtiments de grande hauteur navigant du côté nord des eaux navigables. Étant dotée d'une volée (partie mobile), cette partie de la liaison entre les berges pourra être ouverte pour permettre le passage des bâtiments de grande hauteur.

   La hauteur de la passe navigable sous la travée principale a déjà été soumise à la CCNR en 2017 et arrêtée dans la résolution 2017-II-23.

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

   Gorinchem

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

   956,68 (Boven-Merwede)

4. **Type de travaux :**

   Acheminement par flottaison et mise en place de la partie mobile du pont (32 m x 28,50 m).

A. **Description générale**

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

   La navigation de passage utilise généralement le chenal qui se trouve à l'extérieur de la zone de l'ouvrage actuel. La largeur des eaux navigables est d'environ 380 mètres.

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

   Les bâtiments de grande hauteur disposent d'un chenal navigable d'une largeur de 30,00 mètres.

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

   Il y a plusieurs piles dans les eaux navigables, mais elles n'ont aucune incidence sur la largeur de la passe navigable.

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

   Il n'y a pas de piles dans le chenal navigable de la passe prévue pour les bâtiments de grande hauteur.

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

   Il y a une passe navigable dans la partie prévue pour les bâtiments de grande hauteur.

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

    La largeur de la superstructure du pont comprend 32,83 mètres.

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

Vers l'amont : ancien pont de Merwede près de Gorinchem à environ 50 mètres

Vers l'aval :

- Nieuwe Merwede : ponts de Moerdijk, sur lesquels passent les voies ferroviaires Breda-Rotterdam et l'autoroute A16, enjambant le Hollands Diep à proximité de Moerdijk à 25,50 km.
- Beneden-Merwede : pont de Baanhoek près de Sliedrecht sur le Beneden-Merwede à 15,50 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) :**

Rectiligne

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

NAP + 11,00 m

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

Indéfini (pas de limitation de hauteur)

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

Plus hautes eaux navigables : NAP + 4,40 mètres

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

À l'état de fermeture, cette hauteur est de 6,60 mètres ; à l'état d'ouverture, elle est indéfinie.

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

30 m

C. **Prise en compte de la navigation au radar**

18. **Appréciation par des experts / autorités / instituts :**

En ce qui concerne les perturbations radar, le projet doit répondre aux exigences énoncées au paragraphe 5.11 des directives pour les voies d'eau 2020 (Richtlijnen Vaarwegen 2020) et dans le rapport de l'AVV (Adviesdienst Verkeer en Vervoer : service de conseil en matière de trafic et de transport), intitulé « Radarhinder (van bruggen) voor scheepvaart » (perturbations radar (dues aux ponts) ayant un impact sur la navigation) (Rijkswaterstaat, 2000).

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

Non applicable

20. **Configuration prévue du pont :**

Rectiligne

21. **Matériel de construction prévu :**

Acier

D. **Informations relatives au déroulement des travaux**

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

La volée (partie mobile) sera mise en place à partir d'un ponton, dans des conditions maîtrisées, sans remous ni houle dus à la navigation de passage, et ensuite fixée par boulonnage.

Avant l'interruption complète de la navigation, les opérations suivantes auront lieu :

- amarrage du ponton devant la chambre contenant le mécanisme de bascule + fixation des câbles d'amarrage ;
- rotation de la volée sur le ponton, positionnement de celle-ci à l'aide du système de levage par vérins installé sur le ponton et à l'aide des SPMT ;
- retrait des SPMT placés sous le système de levage par vérins ;
- levage de la volée par vérinage à partir du ponton et hissage à bord des cassettes du système de levage ;
- positionnement (par treuillage) de la volée au-dessus de la chambre contenant le mécanisme de bascule ;
- descente de la volée au-dessus des points d'appui et hissage à quai des cassettes du système de levage.

Pendant l'interruption complète de la navigation, les opérations suivantes auront lieu :

- positionnement fin de la volée au-dessus des pointes des charnières, mise en place complète de la volée sur les pointes des charnières et sécurisation de ces dernières.

23. **Période de réalisation :**

La période exacte à laquelle seront réalisés les travaux n'est pas encore connue, mais ils sont provisoirement prévus pour 2029.

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

En principe, le gabarit de l'espace libre ne fera l'objet d'aucune restriction pendant la préparation et l'achèvement des travaux. Les perturbations dues un effet de succion et à des remous devront être évitées.

25. **Durée des interruptions de la navigation prévues :**

Une interruption de la navigation pendant 20 heures est prévue pour le positionnement et le montage de la volée.

E. **Plans**

26. **Plan de situation avec l'ouvrage**

Non applicable

27. **Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage (avec le profil du fond du lit et la zone de jointure aux berges) (le cas échéant, par exemple en cas de modifications significatives apportées à l'ouvrage)**

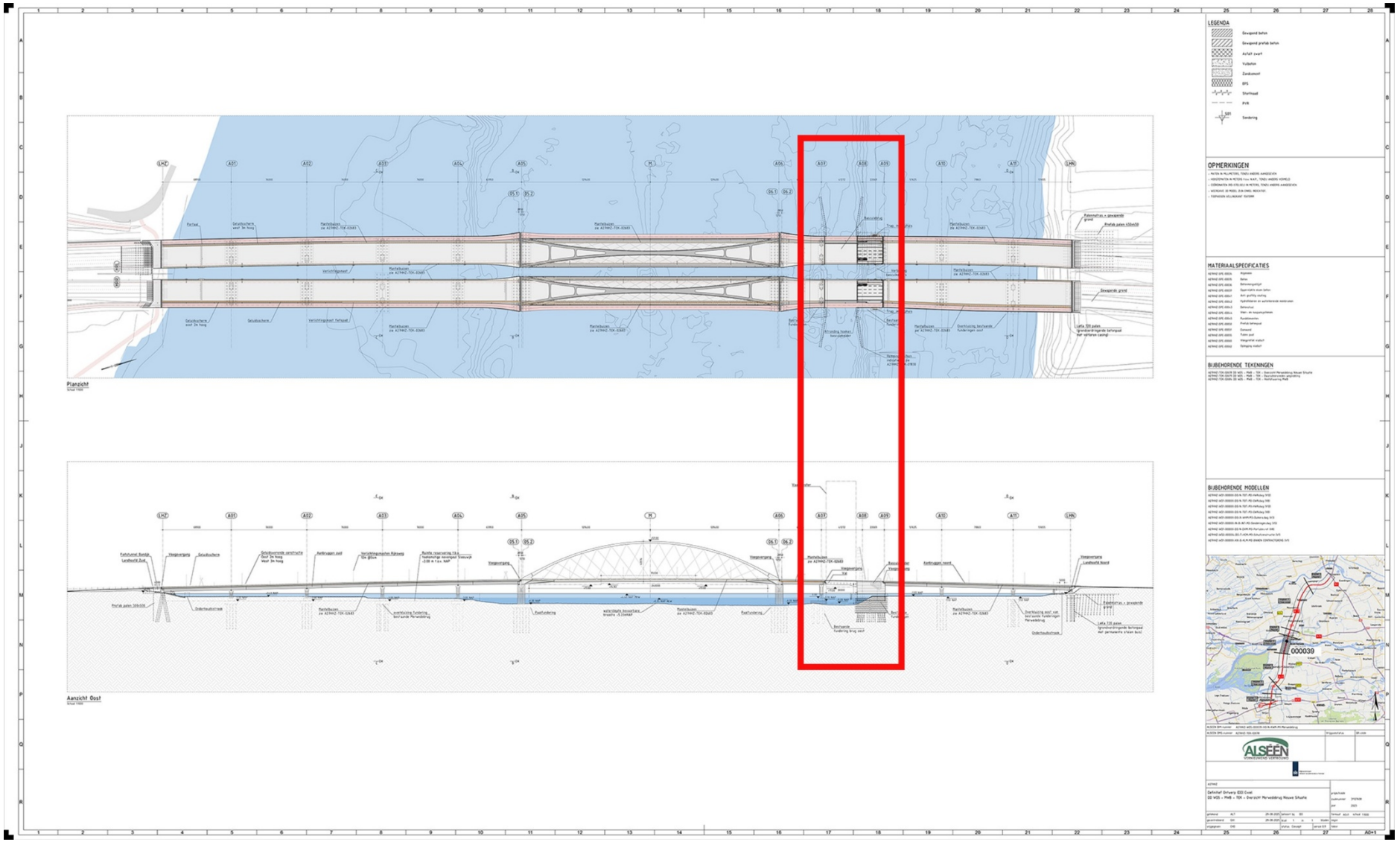


Figure 1 : Plan de l’ouvrage

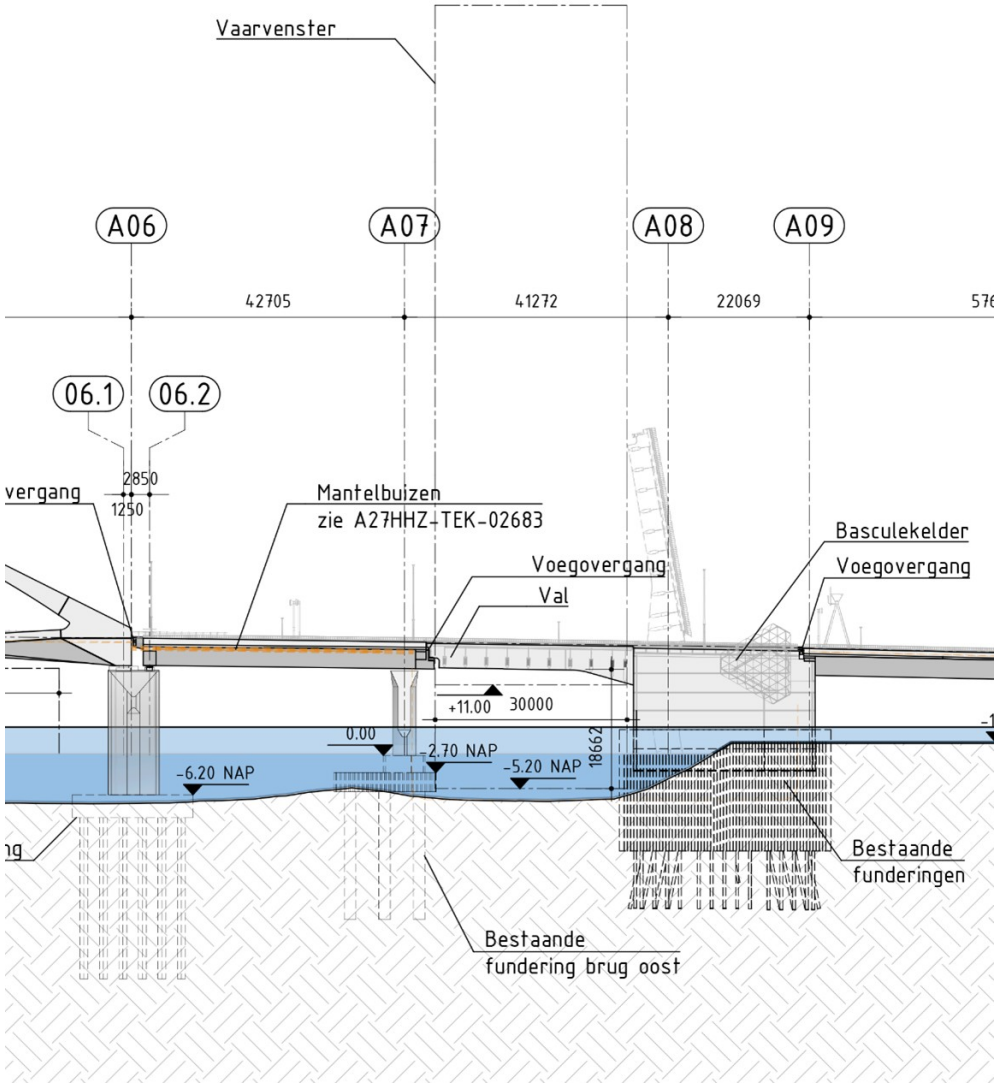


Figure 2 : Coupe détaillée de la vue de face

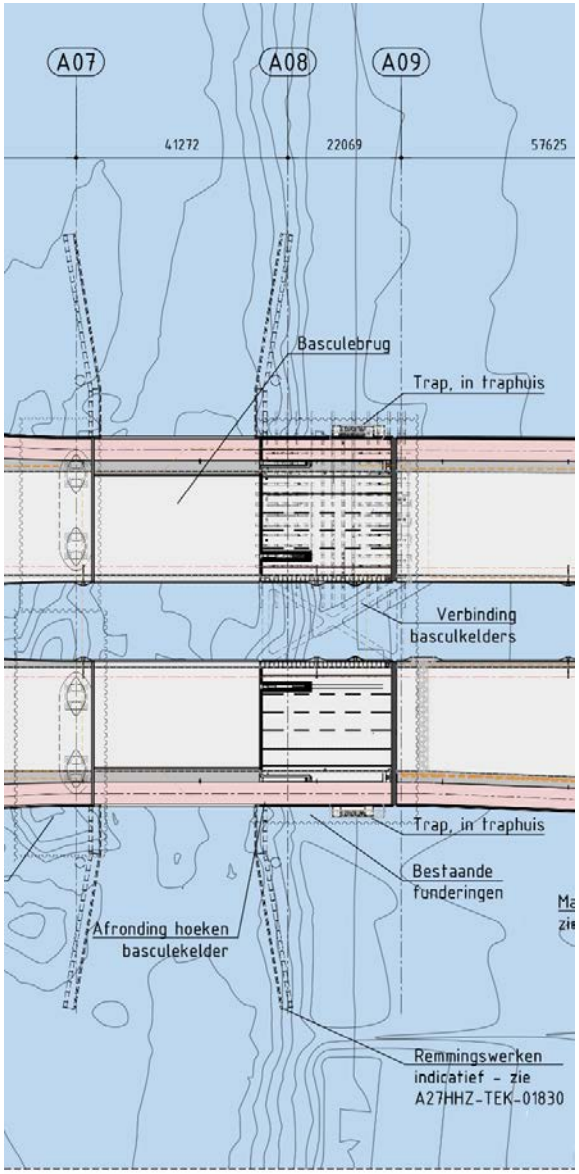


Figure 3 : Coupe détaillée de la vue en plan

Légende

Figure 2	Figure 3
Voegovergang = joint de chaussée	Basculebrug = Pont basculant
Vaarvenster = fenêtre de navigation	Afronding hoeken basculekelder = arrondi des angles de la chambre contenant le mécanisme de bascule
Mantelbuizen = gaines de protection	Trap, in traphuis = Escaliers, dans la cage d'escalier
Voegovergang = joint de chaussée	Verbinding basculkelders = espace communicant entre les chambres contenant le mécanisme de bascule.
Val = volée	Bestande funderingen = fondations existantes
Basculekelder = chambre contenant le mécanisme de bascule	Remmingswerken indicatief = indications relatives au dispositif d'arrêt
Bestande funderingen brug oost = fondations existantes sur le côté est du pont	

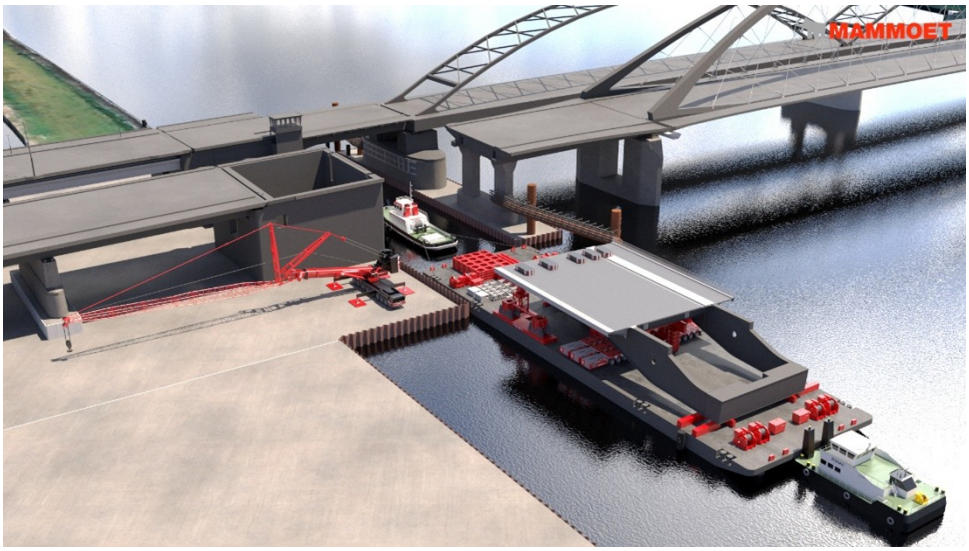


Figure -4

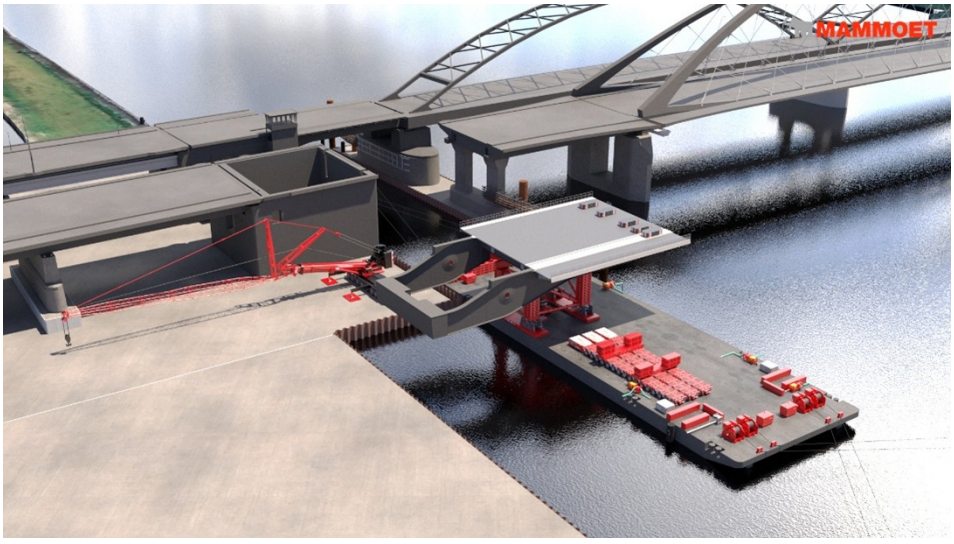


Figure 5

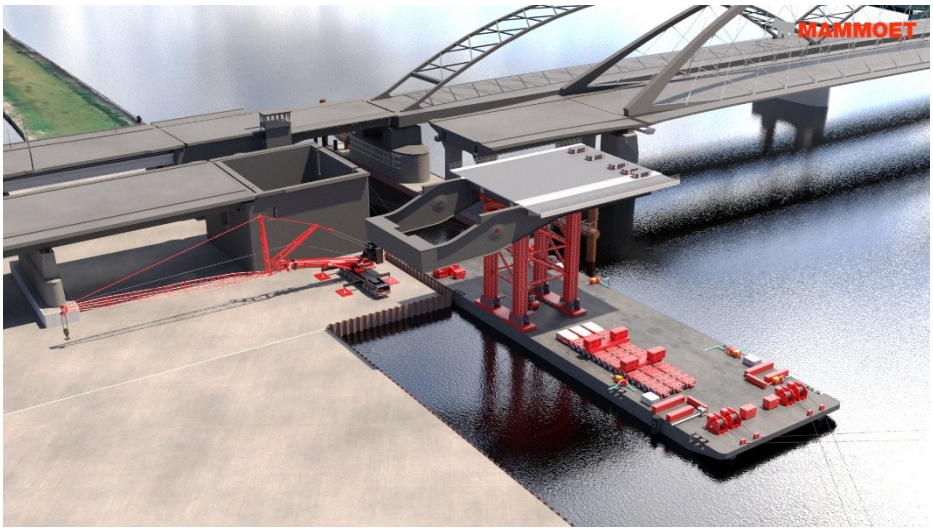


Figure 6

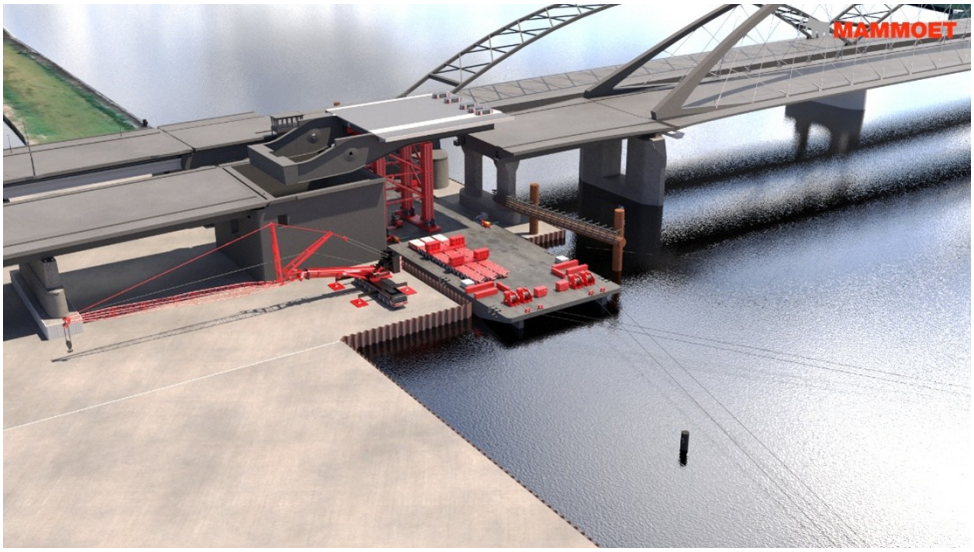


Figure 7

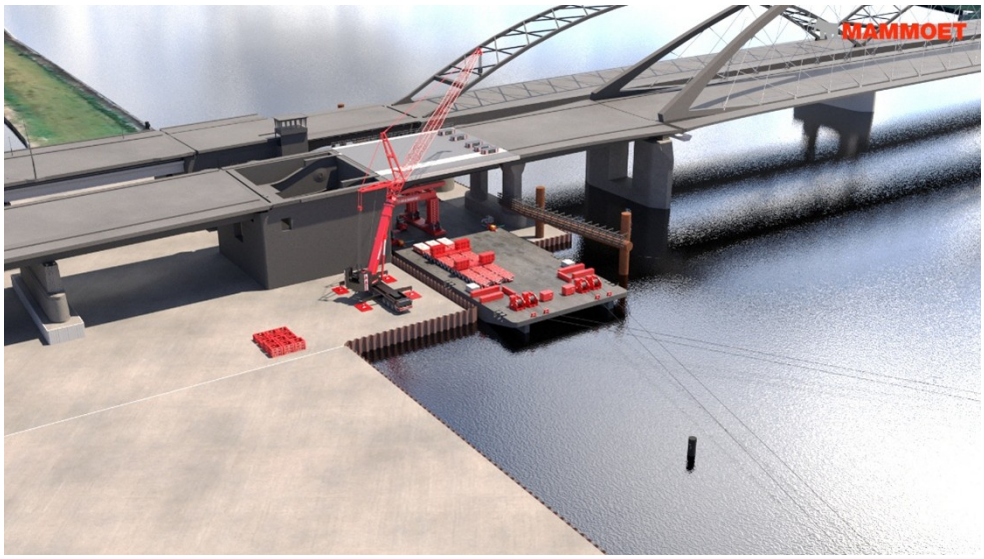


Figure 8

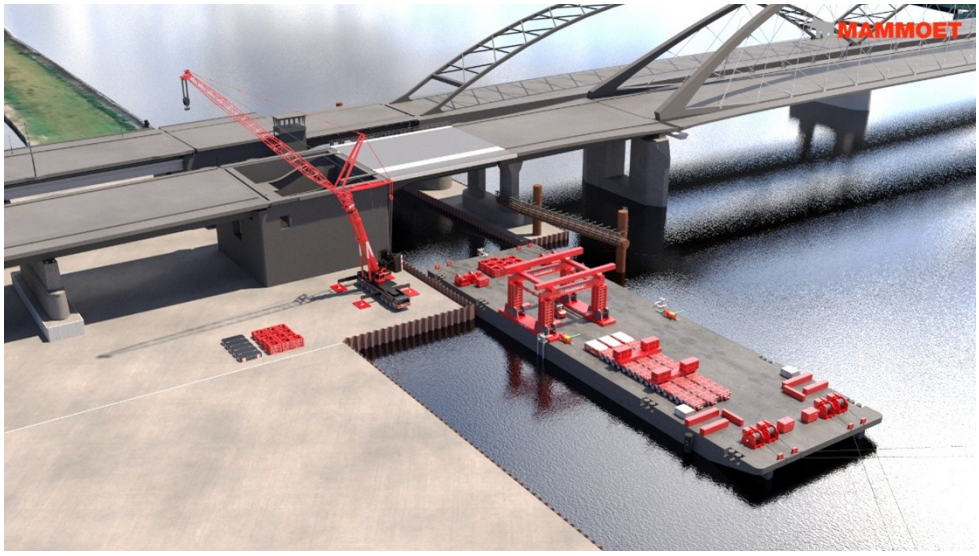


Figure 9

PROTOCOLE 21
Construction du pont de Merwede sur l'autoroute A27 enjambant le Boven-Merwede au p.k. 956,68

Résolution

La Commission Centrale

en complément de la résolution 2017-II-23,

vues les précisions apportées par le porteur de projet,

constate que la construction du pont de Merwede sur l'autoroute A27 enjambant le Boven-Merwede au p.k. 956,68 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 21

Liste de contrôle pour la construction du pont de Merwede sur l'autoroute A27 enjambant le Boven-Merwede au p.k. 956,68

Généralités

En 2017, la CCNR a déjà validé une interruption de la navigation d'une durée maximale de 24 heures aux fins de la construction d'un nouveau pont sur le Boven-Merwede près de Gorinchem. Le projet relatif au pont n'était cependant pas encore disponible à l'époque.

Dans le descriptif ci-dessous est présenté le projet définitif, qui intègre les paramètres établis en 2017.

1. **Type de pont :**

   L'ouvrage consiste en un pont dont la travée principale est conçue de manière à ne générer aucun obstacle dans le chenal navigable. Lorsque la construction de ce nouveau pont sera terminée, le pont existant et la pile qui lui sert d'appui dans le chenal seront démolis.

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

   Gorinchem

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

   Boven-Merwede, p.k. 956,68

4. **Type de travaux :**

   Construction d'une nouvelle liaison entre les berges destinée à remplacer la liaison existante sur l'autoroute A27. Le nouveau pont sera construit du côté ouest de la liaison existante entre les berges.

A. **Description générale**

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

   La largeur des eaux navigables est d'environ 375 mètres, mesurée à partir de la ligne normalisée longeant la rive gauche jusqu'à la ligne normalisée longeant la rive droite.

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

   La largeur du chenal navigable est de 200 mètres.

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

   Trois piles seront placées dans les eaux navigables. Ce choix a été fait en fonction des possibilités techniques et des coûts.

   Les deux piles principales sur lesquelles reposera la travée seront espacées de 240 mètres, respectant ainsi la directive nationale fixant la largeur requise pour permettre un passage sûr, adapté au gabarit de la voie d'eau et aux bâtiments de référence dont la navigation est autorisée/possible dans cette section.

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

Après achèvement de la construction du pont, le chenal sera déplacé vers la rive gauche, de manière à ce qu'il n'y ait pas de pile dans le chenal navigable.

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

Une passe navigable sera ouverte à la navigation de passage. Sur la rive droite, sous la section mobile du pont, une passe navigable supplémentaire sera ouverte aux bâtiments de grande hauteur (mâts dressés / navires de mer / transports spéciaux) (> PHEN +9,10 m).

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

La largeur de la travée principale sera de 28 mètres.

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

Vers l'amont : pont de Zaltbommel (autoroute A2) enjambant le Waal au p.k. 933,50.

Vers l'aval : pont de Baanhoek (pont ferroviaire) enjambant le Beneden-Merwede au p.k. 971,15 à proximité de Sliedrecht.

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) :**

La forme de la travée principale sera celle d'un pont en arc avec une arrête inférieure légèrement incurvée.

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

NAP +13,60 mètres

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

NAP +14,80 mètres

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

Les plus hautes eaux navigables (PHEN) pour la navigation au p.k. 956,68 correspondent au niveau NAP +4,40 m.

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

En période de PHEN, la hauteur de la passe navigable est de 9,50 mètres au minimum et de 10,30 mètres au maximum.

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

En période de PHEN, la largeur de la passe navigable est de 240 m, avec un tirant d'air minimum de 9,50 m.

C. **Prise en compte de la navigation au radar**

18. **Appréciation par des experts / autorités / instituts :**

En ce qui concerne la conception du pont, le projet répond aux exigences des directives pour les voies d'eau 2020 (RVW 2020). Celles-ci définissent les standards de conception à respecter aux Pays-Bas, notamment pour les ponts, et prennent en compte les exigences minimales et les recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin (CCNR-2012-I-13, mise à jour 2016).

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

La construction du pont ne devrait pas avoir d'effets négatifs sur l'image des radars de la navigation intérieure.

20. **Configuration prévue du pont :**

Pont en arc dont l'arrête inférieure sera pratiquement rectiligne.

21. **Matériel de construction prévu :**

Le pont sera réalisé en acier.

D. **Informations relatives au déroulement des travaux**

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

La travée principale sera construite sur la berge et, le moment venu, acheminée par flottaison sur des pontons et placée sur les piles.

23. **Période de réalisation :**

La période de réalisation (date d'acheminement par flottaison) est prévue pour la fin 2029 ou le début 2030.

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

Après achèvement du nouveau pont, l'ancien pont reposant sur une pile centrale sera démoli. Pendant cette période (environ un an et demi), la navigation fera l'objet de restrictions, mais au moins deux chenaux navigables d'environ 75 mètres resteront accessibles. Pour plus de détails, se référer à la résolution 2017-II-23.

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

Pour les besoins de l'acheminement par flottaison de la travée principale, la voie d'eau sera bloquée pendant une durée maximale de 24 heures. Cette interruption a déjà été approuvée par la CCNR et figure dans la résolution 2017-II-23.

E. Plans

26. Plan de situation avec l'ouvrage :

La figure 1 présente un plan de situation avec l'ouvrage. Les parties en jaune correspondent au gabarit de la passe navigable ouverte à la navigation de passage. La partie en bleu/mauve correspond à la largeur du chenal navigable. Après achèvement de l’ouvrage, le chenal navigable sera déplacé vers la rive gauche, de manière à ce que la pile principale située sur la rive gauche ne se retrouve pas dans le chenal. La largeur actuelle du chenal navigable (200 mètres) sera maintenue.

Sur le plan sont représentés deux nouveaux ponts. La construction d'une deuxième liaison entre les berges n'a pas encore été décidée. Si ce deuxième pont devait être construit à l'avenir, il serait d'une conception identique au premier.

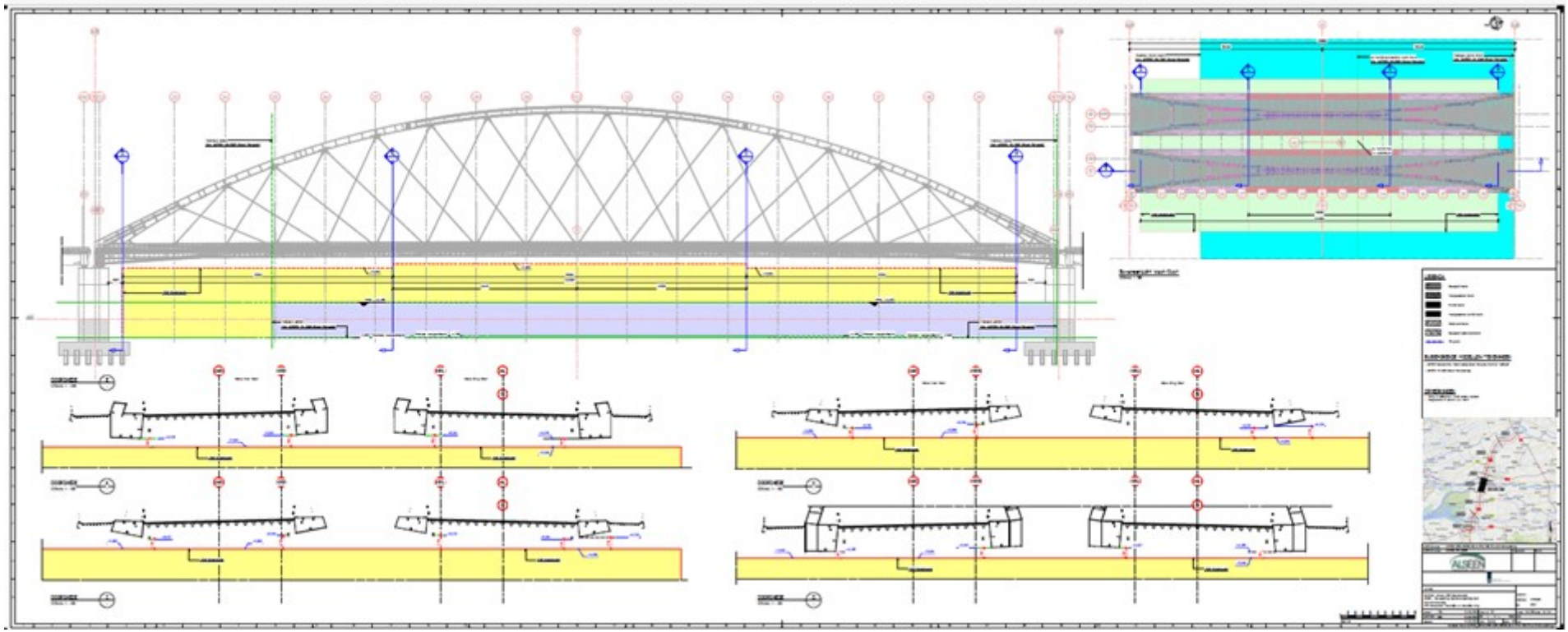


Figure 1 : Plan de situation

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

La figure 2 contient un plan illustrant le profil transversal de la voie d'eau. L'emplacement actuel du chenal, qui sera déplacé vers la rive gauche après l'achèvement du pont, y figure encore. Le nouveau chenal ne sera pas plus étroit que celui qui existe actuellement. Le gabarit de la passe navigable est également représenté de manière schématique sur le plan.

La figure 3 comprend, par souci d'exhaustivité, un plan du pont actuel (avec pile centrale). Après l'achèvement de la construction du nouveau pont qui sera réalisé en premier, l'ancien pont sera démoli. Les précisions à cet égard sont énoncées dans la résolution 2022-I-15 (« Démolition du pont dit « Merwedebrug »).

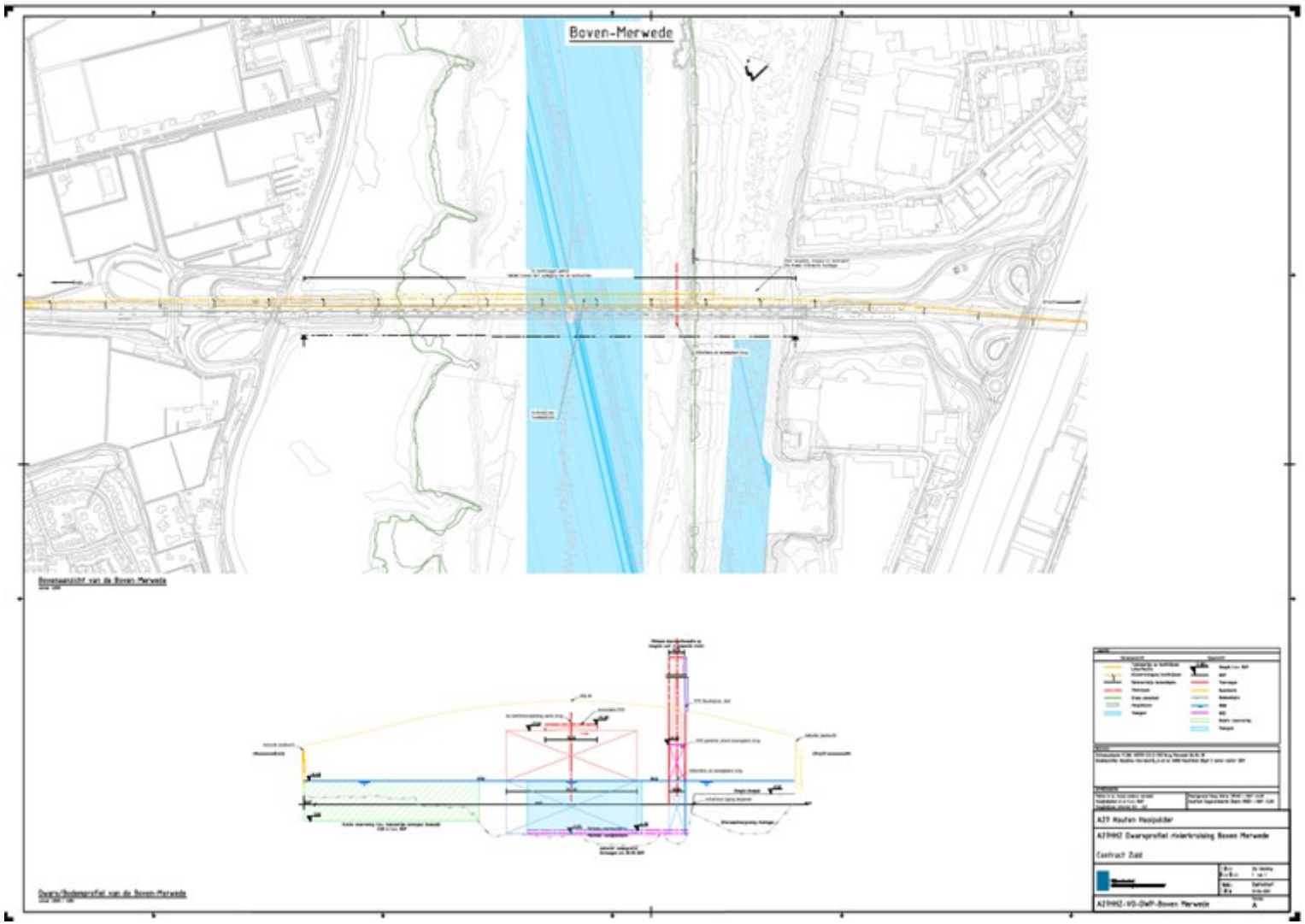


Figure 2 : Profil transversal

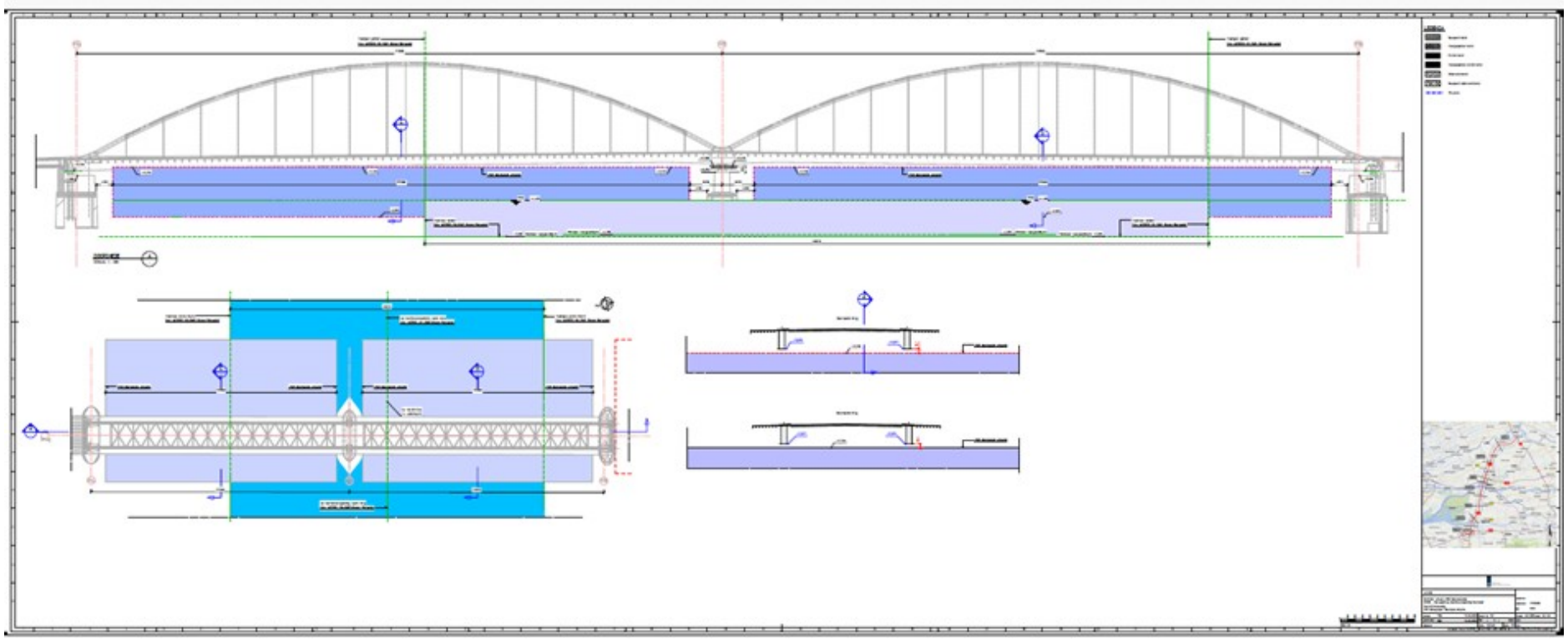


Figure 3 : Situation actuelle

PROTOCOLE 22
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 22

Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin allemand en 2025 - 2026

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Alimentation en débit solide Iffezheim	336,00 – 338,00	Réalisation en cours Alimentation en débit solide / gravier en fonction du débit du Rhin. Le volume déversé en 2025 était de 182 640 m³. Sur ce total, 14 040 m³ provenaient des travaux de dragage réalisés entre les p.k. 352,07 et 366,00 du Rhin, avec stockage temporaire dans le canal de la centrale hydroélectrique d'Iffezheim. 168 600 m³ ont été achetés sur le marché. Le volume qui sera déversé en 2026 est estimé à 185 000 m³.	Aucune
2	Stabilisation du fond en aval d'Iffezheim	336,00 – 352,00	Réalisation en cours Objectif : empêcher la poursuite de l'érosion du fond, stabilisation du fond. Au cours de l'année 2025, aucun matériau de stabilisation de la classe CP45/125 n'a été déversé dans le secteur compris entre le p.k. 336,15 et le p.k. 352,07. 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 2026.	Aucune
3	Dragages d'entretien sur le Rhin supérieur	339,00 – 464,00	Réalisation en cours Le volume dragué en 2025 était de 79 528 m³. Le volume qui sera dragué en 2026 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	494,30 – 494,46	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	757,70 – 763,60	Début des travaux en novembre 2022. Mise en œuvre de la mesure jusqu'au premier trimestre 2026.	Avertisseurs, Prudence dans la zone du chantier

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
6	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur » Étape 1	700,00 – 865,20 (hors zone d‘affaissement minier)	Réalisation des travaux à partir de l’été 2024. Mise en œuvre de la mesure jusqu'au premier trimestre 2026. En raison de hauteurs d’eau insuffisantes, il n’a pas été possible de mettre en œuvre toutes les mesures prévues.	Aucune
7	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur » Étape 2	700,00 – 865,20 (hors zone d‘affaissement minier)	Appel d’offre en préparation. Réalisation des travaux à partir de l’été 2026. Mise en œuvre de la mesure de façon discontinue jusqu'à l’été 2027.	Aucune
8	Alimentation en débit solide zone d‘affaissement minier, Étape 2	791,50 – 805,80	Appel d’offre en préparation. Réalisation des travaux à partir de l’été 2026. Mise en œuvre de la mesure de façon discontinue jusqu'à l’été 2027.	Aucune

Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin néerlandais en 2025 - 2026

N°	Nature des travaux	P.k. du Rhin	Description des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
Mesures sur le Rhin supérieur et le Waal				
	Dragage du chenal	860 -953	Le chenal navigable du Rhin supérieur et du Waal est entretenu quotidiennement afin de créer une profondeur de navigation suffisante.	Pas de perturbation pendant l'exécution
	Alimentation en débit solide Boven-Waal	867 - 880	Le déversement de débit solide est utilisé pour tenter de réduire la force érosive du fleuve.	Pas de perturbation pendant l'exécution
	Alimentation en débit solide Midden-Waal	900 - 910	Le déversement de débit solide est utilisé pour tenter de réduire la force érosive du fleuve.	Pas de perturbation pendant l'exécution
Mesures sur le canal de Pannerden				
Mesures sur le Nederrijn - Lek				

PROTOCOLE 23
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 2025

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 23

Évolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur en aval, année 2025

L'année 2025 entre dans les annales comme l'une des cinq années les plus ensoleillées depuis 1951. Cela s'accompagne toutefois d'un déficit pluviométrique important par rapport à la période de référence 1961-1990. Dans l'ensemble, l'année 2025 a donc été une année très sèche. Les températures ont également été exceptionnellement élevées en 2025. Ainsi, elles ont été supérieures de 0,8 °C par rapport à la période de comparaison 1991-2020 et comptent ainsi parmi les dix années les plus chaudes depuis le début des relevés en 1881 (source : DWD).

En raison des faibles précipitations globales, les niveaux d'eau n'ont jamais atteint les hautes eaux moyennes MHW (W = 535 cm (2011/2020)) en 2025. Alors qu'en janvier, les niveaux d'eau se situaient encore entre les moyennes eaux MW (W = 240 cm (2011/2020)) et les hautes eaux moyennes MHW, ils ont baissé de manière continue à partir de la mi-janvier et sont passés pour la première fois début avril sous le niveau contractuel de 111,058 m au-dessus du niveau de la mer (HS170), ce qui correspond à un niveau de 104 cm au-dessus du niveau de référence à l'échelle d'Iffezheim. Après avoir brièvement dépassé le niveau contractuel, celui-ci a été plusieurs fois légèrement inférieur au cours du mois d'avril. À partir de la mi-avril, le niveau d'eau n'est plus descendu en dessous du seuil fixé et les niveaux d'eau se sont stabilisés autour de la valeur des moyennes eaux jusqu'à la fin de l'année.

Ci-après, quelques données statistiques pour l'échelle d'Iffezheim au cours de l'année 2025 :

NNW_{KJ2025} = 84 cm le 03.04.2025 (plus bas niveau d'eau momentané mesuré)

NNW_{KJ2025} = 100 cm le 11.04.2025 (plus bas niveau d'eau momentané mesuré)

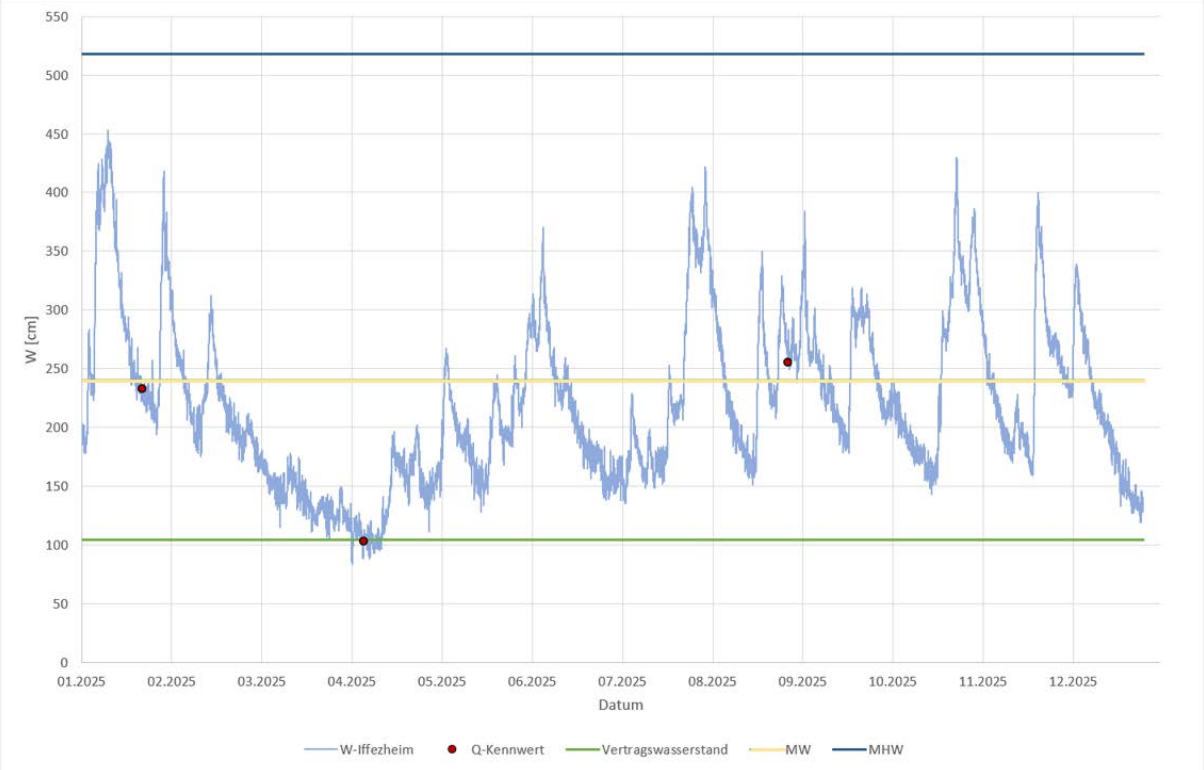
MW_{KJ2025} = 220 cm (à titre comparatif $MW_{2015/2024\ (KJ)}$ = 238 cm)

HHW_{KJ2025} = 453 cm le 10.01.2025 (plus haut niveau d'eau momentané mesuré)

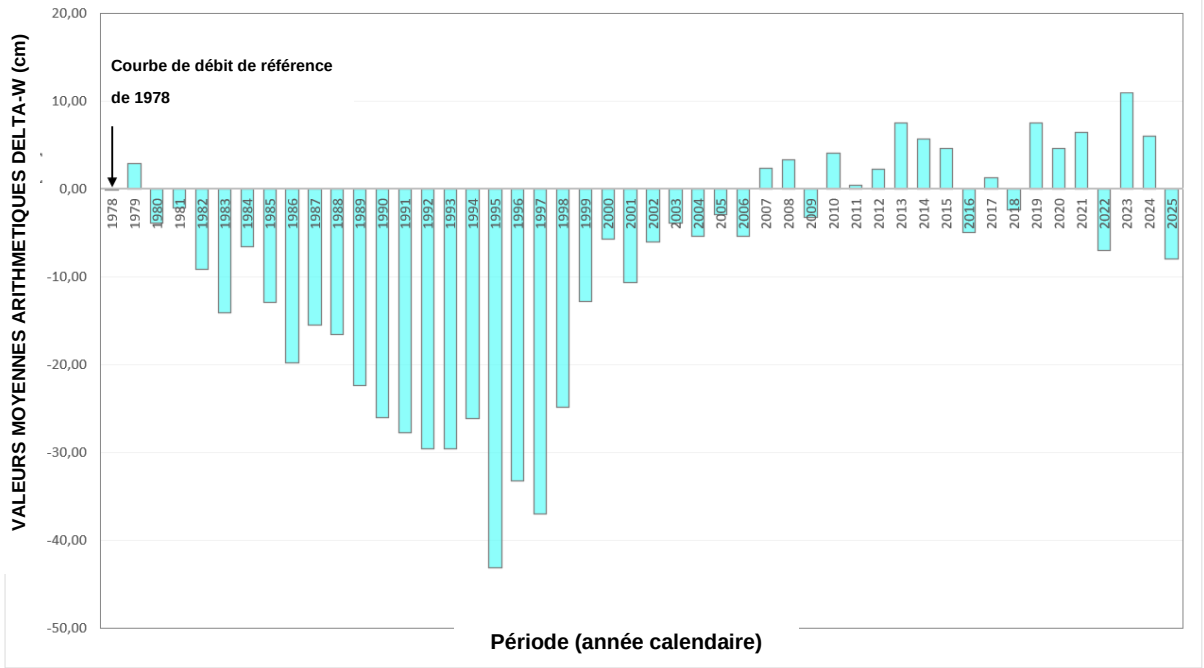
En 2025 le débit a atteint environ 33,1 milliards de m³, pour une moyenne de 36,6 milliards de m³ sur les 10 dernières années (2016/2025).

En 2025, trois mesures de débit ont été effectuées entre janvier et septembre. Les valeurs relevées le 22 janvier (Q = 1143 m³/s) et le 8 avril (Q = 548 m³/s) étaient inférieures à 1200 m³/s. La valeur relevée le 1er septembre était exactement de 1200 m³/s.

La moyenne arithmétique des valeurs Delta-W ($W_{gem} – W_{ber}$) rapportées à la courbe de débit à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 1978 (courbe de débit de référence) est de **-8,00 cm** pour l'année 2025.



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 24
Rénovation de la partie mobile du pont de Papendrecht sur la Beneden-Merwede au p.k. 973,75

La Commission Centrale prend acte de l'adoption suivant la procédure écrite de la résolution ci-annexée concernant la rénovation de la partie mobile du pont de Papendrecht sur la Beneden-Merwede au p.k. 973,75.

Cette résolution est datée du 16 avril 2026 date de la dernière acceptation.

Annexe

Annexe au protocole 24 : Résolution du 16 avril 2026

Rénovation de la partie mobile du pont de Papendrecht sur la Beneden-Merwede au p.k. 973,75

Résolution

La Commission Centrale

constate que la rénovation de la partie mobile du pont de Papendrecht sur la Beneden-Merwede, au p.k. 973,75, 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 24

Liste de contrôle pour la rénovation de la partie mobile du pont de Papendrecht sur le Beneden-Merwede au p.k. 973,75

1. **Type de pont :**

   Le pont sur le Beneden-Merwede à proximité de Papendrecht, dit « Papendrechtse brug » (« pont de Papendrecht »), est un ouvrage constitué de deux parties, un pont en arc et une section mobile dotée d'une chambre pour le mécanisme de bascule.

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

   Le pont relie Dordrecht et Papendrecht, qui sont les localités les plus proches.

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

   973,75

4. **Type de travaux :**

   Le projet a pour objet la rénovation de la partie mobile du pont de Papendrecht et de son bâtiment de commande, ainsi que la rénovation de la chambre contenant le mécanisme de bascule et de la pile d'appui.

   Les travaux s'inscrivant dans le cadre du projet sont les suivants :
   - Remplacement de la partie mobile / volée du pont
   - Remplacement du mécanisme de manœuvre
   - Remplacement des installations électroniques
   - Remplacement du toit en béton de la chambre
   - Adaptations du bétonnage dans la chambre contenant le mécanisme de bascule et de la pile
   - Réalisation d'un nouveau bâtiment de commande
   - Remplacement de l'ouvrage de guidage
   - Remplacement des joints de dilatation, de l'asphalte, des barrières, etc.

A. **Description générale**

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

   245 m

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

   Au moins 153 mètres sous la partie du pont en arc fixe (193 mètres entre les piles, moins 20 mètres de bande d'accotement de chaque côté des piles). Plus précisément, sous la partie fixe du pont, entre les panneaux de recommandation D2 qui délimitent le couloir de navigation.

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

   Il y a une pile dans les eaux navigables. Les autres piles se trouvent en dehors des eaux navigables.

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

Il y a une pile dans le chenal navigable. Les autres piles se trouvent en dehors du chenal navigable.

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

Il y a un seul passage pour l'ensemble de la navigation ; en ce qui concerne les bâtiments d'une hauteur supérieure à 12,90 mètres, le passage est possible via la partie mobile du pont (pont basculant).

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

Pont fixe : 193 mètres

Pont mobile : 30 mètres

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

Vers l'amont : Baanhoekbrug, à une distance de 2,5 km

Vers l'aval, en direction du sud : Spoorbrug Dordrecht, à une distance de 4,2 km.

Vers l'aval, en direction du nord : Alblasserdamsebrug (pont sur le Noord), à une distance de 6,7 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) :**

Le pont mobile forme une superstructure rectiligne du nord au sud.

Le pont fixe forme un pont en arc du nord au sud.

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

Le point le plus bas du chenal navigable sous le pont mobile en position fermée se trouve à NAP +9,84 mètres.

Le point le plus bas du chenal navigable sous le pont fixe est de 12,90 mètres.

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

Pont mobile : NAP +11,50 mètres

Pont fixe (pont en arc) : NAP + 13,26 mètres

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

PHEN (niveau limite), échelle de Dordrecht : NAP +2,15 mètres

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

Pont mobile : 9,84 - 2,15 = 7,69 mètres.

Pont fixe (pont en arc): 12,90 - 2,15 = 10,75 mètres.

17. **Largeur de la passe navigable en période de PHEN avec une hauteur de (9,10 m / 7,00 m) :**

Entre les panneaux de recommandation D2 du Règlement de police de la navigation intérieure (BPR), au moins 153 mètres en dessous du pont fixe.

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 :**

Le pont forme une superstructure rectiligne du nord au sud.

21. **Matériel de construction prévu :**

Béton pour le nouveau bâtiment de commande et pour les travaux sur la pile et les parois frontales de la chambre. La volée du pont sera réalisée en acier.

Conforme à la situation actuelle.

D. **Informations relatives au déroulement des travaux**

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

La volée existante du pont sera acheminée par flottaison après démontage. Cette opération sera réalisée par vérinage à partir d'un ponton.

À son retour par flottaison, la volée rénovée sera remise en place par vérinage à partir d'un ponton.

23. **Période de réalisation :**

L'ensemble de la rénovation aura lieu entre août 2026 et août 2027.

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

Le passage sous le pont à arche fixe pourra se faire sans entrave pendant les travaux de construction et la navigation ne sera que peu ou pas perturbée.

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

Pour la navigation des bâtiments de grande hauteur, le passage sera interrompu du 22 juin 2026 au 31 août 2027. Il en a été convenu ainsi entre les parties prenantes et le ministre de l'Infrastructure et de la gestion des eaux (I&W).

Le transport fluvial (de conteneurs) qui emprunte le passage sous la superstructure (pont en arc) ne sera que peu ou pas perturbé, et, le cas échéant, uniquement pendant la partie critique des travaux et au moment du départ, par flottaison, de la volée existante et du retour, par flottaison, de la volée. Pendant la fermeture complète du Beneden-Merwede, un itinéraire de déviation par le Nieuwe Merwede et le Dordtsche Kil pourra être emprunté. Sur la carte ci-dessous, l'emplacement du pont de Papendrecht est entouré d'un cercle et l'itinéraire de déviation est indiqué par une ligne rouge.



Il y a deux opérations pour lesquelles une fermeture complète de la voie d'eau sera nécessaire :

1. Le démontage et le départ par flottaison de la volée existante

La période prévue pour la réalisation des travaux est celle de juillet/août 2026 ; la date fixée à ce jour est celle du 03-08-2026, impliquant une fermeture de la voie d'eau pendant 20 heures, du 03-08-2026 06h00 au 04-08-2026 02h00.

Cette durée de 20 heures a été déterminée sur la base de projets de référence. La fermeture est nécessaire pour garantir le niveau de précision élevé requis pour la partie critique du vérinage et du démontage de la volée. La méthode employée pour la réalisation des travaux exige en outre un degré élevé de stabilité, pour lequel la navigation de passage présente un risque majeur. Pour plus de détails, voir le planning des opérations présenté dessous.

La méthode employée pour la réalisation des travaux requiert des conditions météorologiques favorables. Les vents forts, les courants, les remous et une visibilité minimale constituent des conditions limites au regard des exigences de sécurité requises pour l'exécution des travaux. Pour cette raison, des jours de battement ont été prévus après. En l'état actuel du calendrier, ce sera la période comprise entre le 03-08-2026 et le 09-08-2026.

2. Le retour par flottaison de la volée rénovée

La période prévue pour la réalisation des travaux est celle de janvier/février 2027 ; la date précise sera fixée en concertation avec l'administrateur nautique, ainsi que celle des jours de battement. Il est question de fermer la voie d'eau pendant 20 heures, de 06h00 à 02h00 le lendemain.

Cette durée de 20 heures a été déterminée sur la base de projets de référence. La fermeture est nécessaire pour garantir le niveau élevé de précision requis pour la partie critique de l'acheminement et du vérinage de la volée. La méthode employée pour la réalisation des travaux exige en outre un degré élevé de stabilité, pour lequel la navigation de passage présente un risque majeur. Pour plus de détails, voir le planning des opérations présenté dessous.

La méthode employée pour la réalisation des travaux requiert des conditions météorologiques favorables. Les vents forts, les courants, les remous et une visibilité minimale constituent des conditions limites au regard des exigences de sécurité requises pour l'exécution des travaux.

Opération	**Durée (heures)**
Positionnement du ponton contre la volée du pont par déballastage	2
Serrage des vérins	2
Compensation du poids du pont par déballastage	4
Levage de la volée du pont après libération des appuis par vérinage (±7 mètres)	10
Préparation du déhalage du ponton	1
Déhalage du ponton vers l'ouest	1

Tableau 1 : *Planning des opérations relatives au départ par flottaison de la volée du pont*

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

26. Plan de situation avec l'ouvrage :



Vaarwegstremming = Fermeture de la voie d'eau

Figure 1 : Situation pendant les travaux sur la partie mobile du pont de Papendrecht.
Le passage sous la partie mobile du pont est fermé.



Figure 2 : Situation avant l'acheminement aller et retour de la volée par flottaison avec fermeture complète de la voie d'eau.

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

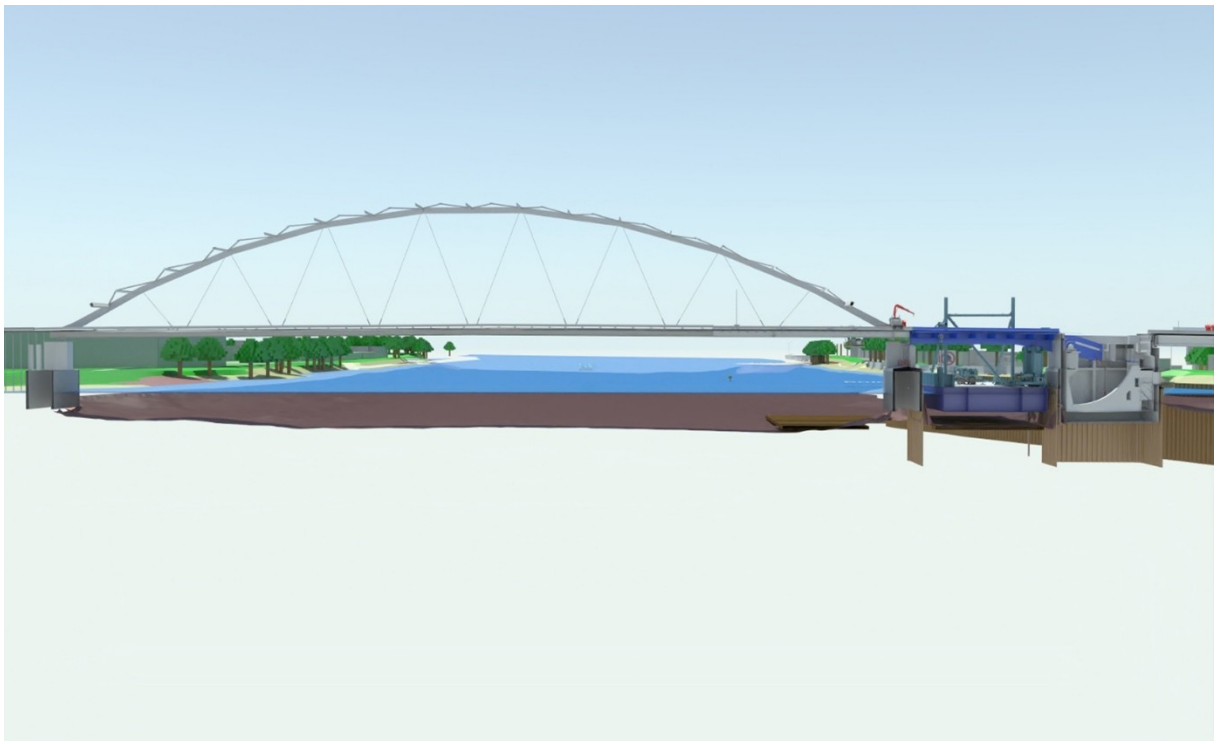


Figure 3 : Plan longitudinal avec profil du fond du lit. Le site des travaux avant l'acheminement aller et retour par flottaison de la volée du pont mobile est inclus dans l'illustration.

X. 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 25
Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, de décisions des comités et groupes de travail, et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire

Résolution

La Commission Centrale prend acte

- de la mise et de la remise en vigueur dans les États membres 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 25

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
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
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
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			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	12.8.2025		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	12.8.2025	27.11.2025		
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	12.8.2025	27.11.2025		
2024-II-12	Amendements définitifs du RPNR portant harmonisation du terme « certificat de visite » dans le RPNR	M	1.12.2025	12.8.2025	27.11.2025		
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	12.8.2025	3.2.2026		
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	12.8.2025	3.2.2026	1.1.2026	

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

[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
2025-I-7	Amendements définitifs du RPNR portant modification de l'article 14.09 du RPNR – Modification concernant les aires de stationnement dans le secteur de la rade de Wesseling	M	1.6.2026				
2025-I-8	Amendement du RPNR relatif à l'utilisation de sources d'énergie alternatives en navigation intérieure - méthanol et accumulateurs par des 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) (Annexe)	M	1.6.2026				
2025-II-11	Amendements définitifs du RPNR portant modification de l'article 2.04 sur les marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau et des articles 3.08, chiffre 5 et 3.10, chiffre 1 sur les feux de côté	M	1.12.2026				
2025-II-12	Amendements définitifs du RPNR relatifs à l'utilisation de sources d'énergie alternatives en navigation intérieure (méthanol et accumulateurs) (articles 1.01, lettre al), 3.33, chiffre 4, 6.28, chiffre 11, 7.07, chiffre 2, 7.08, chiffre 3, lettre c) et l'annexe 3)	M	1.6.2026				

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
État des lieux des actes de mise en vigueur et des actes de remise en vigueur restant à réaliser par les États 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
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				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
État des lieux des actes de mise en vigueur et des actes de remise en vigueur restant à réaliser par les États 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
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-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	**)
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	23.12.2025	1.7.2024	31.12.2024	1.1.2025	1.1.2025

[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
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	12.8.2025			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	23.12.2024		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	12.8.2025		26.6.2025		
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	12.8.2025			1.1.2026	
2025-I-5	Patentes de batelier et équipages Amendement au RPN : 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)	M	1.1.2026			3.2.2026		
2025-I-6	Amendement au RPN : Complément à l'article 5.01 (livret de service)	M	1.1.2026			3.2.2026		
2025-II-10	Patentes de batelier et équipages - Amendement au RPN : Amendement à l'article 1.02, chiffre 40	M	1.1.2026				1.1.2026	

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

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

RECOMMANDATION N° 1/2021 rev. 1

du 17 juin 2021
modifiée le 1er juin 2026

Annexe 8 de l'ES-TRIN

H2 Barge 1

L'automoteur ordinaire « H2 Barge 1 », numéro européen unique d'identification des bateaux 02323207, peut être autorisé par dérogation au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) à utiliser de l'hydrogène en tant que combustible pour la propulsion et l'alimentation électrique à bord du bateau.

Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du RVBR, une dérogation à l'annexe 8 visée à l'article 30.01, chiffre 2, de l'ES-TRIN 2019/1 (appelé ES-TRIN ci-après) est admissible pour le bâtiment jusqu'au 1er janvier 2028. L'utilisation de l'hydrogène en tant que combustible est réputée suffisamment sûre sous réserve que les conditions ci-après soient respectées à tout moment :

1. Le système de pile à combustible se compose de l'installation à pile à combustible ainsi que du réservoir de combustible et du système de tuyauterie de combustible (appelé système de pile à combustible ci-après).

2. Pour le bâtiment est disponible une évaluation des risques (+ HAZID Close Out Register) au sens de l'annexe 8 de l'ES-TRIN, en annexe 1.

3. À bord du bâtiment sont remplies les exigences supplémentaires et dérogatoires résultant de l'évaluation des risques qui concernent la construction et l'équipement, telles qu'énoncées en annexe 2. « L'annexe 2 contient une analyse des écarts par rapport aux exigences de l'annexe 8, section I ».

4. L'avitaillement d'hydrogène doit être réalisé conformément aux procédures énoncées en annexe 3.

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

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

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

8. Un rapport d'évaluation annuel doit être adressé au Secrétariat de la CCNR, et ce pendant une période de 5 ans, pour distribution aux États riverains du Rhin et de la Belgique. Le rapport d'évaluation doit comporter au moins les informations suivantes :

   a) Panne du système,

   b) Fuites,

   c) Données relatives à l'avitaillement (hydrogène),

   d) Réparations et modifications du système de pile à combustible,

   e) Données relatives à l'exploitation.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (21) 37 rev. 1 intern.)

5. 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. Date de début des travaux encore inconnue. 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. La procédure d'autorisation (ssG) est en cours. Le début des travaux est prévu pour le premier trimestre 2026. 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 depuis 2025. La mesure ne devrait pas avoir d'impact sur la navigation.
4	Aqueduc-siphon	834,0	Obermörmter	3,50 m	Ponceau tubulaire, Amprion A-Nord, mise en œuvre depuis 2025 La mesure ne devrait pas avoir d'impact sur la navigation.

6. **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	1. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Güterstrasse 107 4133 Pratteln Tél. : +41 (0)61 821 82 60
	2. Ambulatorium Wiesendamm Wiesendamm 22 4057 Basel Tél. : +41 (0)61 631 25 25
	3. Healthspot GmbH Dr. Thomas Suter Hochbergerstrasse 70 4057 Basel Tél. : +41 (0)61 511 92 82
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

(…)

4. Liste des programmes de formation agréés par les autorités compétentes

4.1 Liste des écoles professionnelles et organisateurs des programmes de formation approuvés pour le niveau de commandement

1	2	3	4	5	6
Etat – n°	Dénomination du programme de formation	Dénomination du certificat	Nom et contact du centre de formation	Année d'entrée en vigueur de l'approbation	Qualification acquise par l'accomplissement avec succès d'une formation professionnelle
BE-1	Batelier/batelière	Certificat de qualification de 6ème année de l'enseignement secondaire orientation d'études batelier/batelière	CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) de Huy Rue Saint-Pierre 48, 4500 Huy Tél. : +32 (0)4 279 37 21 Mail : cefahuy.secretariat@provincedeliege.be	2022	Conducteur y compris l'autorisation spécifique pour la navigation au radar, l'autorisation spécifique pour les voies d'eau à caractère maritime et le certificat de qualification en tant qu'expert en navigation avec passagers
BE-2	Schipper		Antwerp Maritime Academy Noordkasteel Oost 6, 2030 Antwerpen Tél. : +32 (0)3 205 6460 Mail : training@hzs.be https://www.amacademy.be/nl/module/matroos-binnenvaart	2024	Conducteur, y compris l'autorisation spécifique pour les voies d'eau à caractère maritime
DE-1	Berufsausbildung zum Binnenschifffahrtskapitän und zur Binnenschifffahrtskapitänin	Prüfungszeugnis nach § 37 Berufsbildungsgesetz	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Bürgermeister-Wendel-Platz 1 47198 Duisburg Tél. : +49 (0)2066 2189-10 Mail : info@schiffer-bk.eu	2022	Conducteur
DE-2	Berufsausbildung zum Binnenschifffahrtskapitän und zur Binnenschifffahrtskapitänin	Prüfungszeugnis nach § 37 Berufsbildungsgesetz	Berufsbildende Schulen "Otto Allendorff" Magdeburger Straße 302 39218 Schönebeck (Elbe) Tél. : +49 (0)3471 684-622010 Mail : sekretariat-bbs-sbk@kreis-slk.de	2022	Conducteur
NL-1	Schipper binnenvaart	Diploma Schipper binnenvaart	Scheepvaart en transport college (STC-group) Lloydstraat 300 3024 EA Rotterdam Tél. : +31 (0)1 044 860 00 Mail : mbobinnenvaart@stc-r.nl	2019	Conducteur, y compris l'autorisation spécifique pour les voies d'eau à caractère maritime et pour la navigation au radar

1	2	3	4	5	6
Etat – n°	Dénomination du programme de formation	Dénomination du certificat	Nom et contact du centre de formation	Année d'entrée en vigueur de l'approbation	Qualification acquise par l'accomplissement avec succès d'une formation professionnelle
NL-2	Schipper binnenvaart	Diploma Schipper binnenvaart	Maritiem & Logistiek college de Ruijter (Scalda) Boulevard Bankert 130 4382 AC Vlissingen Tél. : +31 (0)1 185 587 00 Mail : college-deruyter@scalda.nl	2019	Conducteur, y compris l'autorisation spécifique pour les voies d'eau à caractère maritime et pour la navigation au radar
NL-3	Schipper binnenvaart	Diploma Schipper binnenvaart	Nova College Scheepvaart - Maritieme Academie Harlingen Almenumerweg 1 8861 KM Harlingen Tél. : +31 (0)5 174 123 00 Mail : informatie@maritiemeacademie.nl	2019	Conducteur, y compris l'autorisation spécifique pour les voies d'eau à caractère maritime et pour la navigation au radar
NL-4	Schipper binnenvaart	Diploma Schipper binnenvaart	FridaLange Riet 2 8321 XA Urk Tél. : +31 (0)52 763 49 00 Mail : info@rocfriesepoort.nl	2019	Conducteur, y compris l'autorisation spécifique pour les voies d'eau à caractère maritime
NL-5	Praktijkexamen schipper	CBR verklaring Schipper	STC Next Soerweg 31 3088 GR Rotterdam Tél. : +31 (0)90 006 20 Mail : info@stcnext.com	2023	Conducteur
NL-6	Praktijkexamen schipper	CBR verklaring Schipper	Stichting Nova Kanaalstraat 7 1975 BA IJmuiden Tél. : +31 (0)23 530 29 00 Mail : info@novacollege.nl	2023	Conducteur
NL-7	Praktijkexamen schipper	CBR verklaring Schipper	Stichting Nova Almenumerweg 1 8861 KM Harlingen Tél. : +31 (0)23 530 29 00 Mail : info@novacollege.nl	2023	Conducteur
NL-8	Praktijkexamen schipper	CBR verklaring Schipper	Edumar Vaaropleidingen BV Ype Wielingastrjitte 7 8711 LR Workum Tél. : +31 (0)6 54 278 606 Mail : info@grootvaarbewijs.nl	2023	Conducteur

1	2	3	4	5	6
Etat – n°	Dénomination du programme de formation	Dénomination du certificat	Nom et contact du centre de formation	Année d'entrée en vigueur de l'approbation	Qualification acquise par l'accomplissement avec succès d'une formation professionnelle
NL-9	Praktijkexamen schipper	CBR verklaring Schipper	Firda Lange Riet 2 8321 XA Urk Tél. : +31 (0)527 634 900 Mail : info@rocfriesepoort.nl	2023	Conducteur
CH-1	Qualifikation zum Führen eines Schiffes auf europäischen Binnenwasserstrassen	Kapitän/in EFZ	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Bürgermeister-Wendel-Platz 1 D-47198 Duisburg Tél. : +49 (0)2066 2189-10 Mail : info@schiffer-bk.eu	2023	Befähigungszeugnis für die Binnenschifffahrt Schiffsführer/in

4.2 Liste des écoles professionnelles et organisateurs des programmes de formation approuvés pour le niveau opérationnel

1	2	3	4	5	6
Etat – n°	Dénomination du programme de formation	Dénomination du certificat	Nom et contact du centre de formation	Année d'entrée en vigueur de l'approbation	Qualification acquise par l'accomplissement avec succès d'une formation professionnelle
BE-1	MatelotAllemagne	Attestation de compétence professionnelle du 2ème degré professionnel orientation matelot/matelote	CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) de Huy Rue Saint-Pierre 48, 4500 Huy Tél. : +32 (0)4 279 37 21 Mail : cefahuy.secretariat@provincedeliege.be	2022	Matelot
BE-2	Matelot en navigation fluviale		IPEPS (Institut provincial d'Enseignement de Promotion Sociale) de Huy-Waremme Tél. : +32 (0)4 279 37 37 Mail : pshuy.info@provincedeliege.be	2023	Matelot
BE-3	Binnenvaarttechnieken	Getuigschrift 2e graad TSO	GO ! De Scheepvaartschool – Cenflumarin Gloriantlaan 75, 2050 Antwerpen Tél. : +32 (0)3 570 97 30 Mail : secretariaat@descheepvaartschool.be	2022	Matelot
BE-4	Binnenvaart en Beperkte Kustvaart	Getuigschrift 3e graad BSO	GO ! De Scheepvaartschool – Cenflumarin Gloriantlaan 75, 2050 Antwerpen Tél. : +32 (0)3 570 97 30 Mail : secretariaat@descheepvaartschool.be	2022	Matelot
BE-5	Matroos binnenvaart	Diploma Matroos Binnenvaart	Antwerp Maritime Academy Noordkasteel Oost 6, 2030 Antwerpen Tél. : +32 (0)3 205 6460 Mail : training@hzs.be https://www.amacademy.be/nl/module/matroos-binnenvaart	2024	Matelot
BE-6	Matroos binnenscheepvaart	Certificaat van de opleiding Matroos Binnenscheepvaart	CVO Antwerpen Destelvinklaan 22, 2660 Hoboken Tél.: +32 (0)3 376 1200 Mail : matroos@cvoantwerpen.be https://www.cvoantwerpen.be/opleiding/matroos/	2024	Matelot

1	2	3	4	5	6
Etat – n°	Dénomination du programme de formation	Dénomination du certificat	Nom et contact du centre de formation	Année d'entrée en vigueur de l'approbation	Qualification acquise par l'accomplissement avec succès d'une formation professionnelle
DE-1	Berufsausbildung zum Binnenschiffer und zur Binnenschifferin	Prüfungszeugnis nach § 37 Berufsbildungsgesetz	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Bürgermeister-Wendel-Platz 1 47198 Duisburg Tel.: +49 (0)2066 2189-10 Mail : info@schiffer-bk.eu	2022	Maître-matelot (pour un minimum de 270 jours de navigation dans le cadre du programme de formation) ; en outre, expert en navigation à passagers (en cas de choix de l'option « navigation à passagers »)
DE-2	Berufsausbildung zum Binnenschiffer und zur Binnenschifferin	Prüfungszeugnis nach § 37 Berufsbildungsgesetz	Berufsbildende Schulen "Otto Allendorff" Magdeburger Straße 302 39218 Schönebeck (Elbe) Tel.: +49 (0)3471 684-622010 Mail : sekretariat-bbs-sbk@kreis-slk.de	2022	Maître-matelot (pour un minimum de 270 jours de navigation dans le cadre du programme de formation) ; en outre, expert en navigation à passagers (en cas de choix de l'option « navigation à passagers »)
FR-1	Baccalauréat de timonier	Baccalauréat de timonier	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	2022	Timonier
FR-2	Baccalauréat de timonier	Baccalauréat de timonier	Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis 1, Rue du Dauphiné 67300 Schiltigheim Tél. : +33 (0)3 88 18 55 18 Mail. : ce.0670089h@ac-strasbourg.fr.	2022	Timonier
FR-3	Baccalauréat de timonier	Baccalauréat de timonier	CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure) 43, rue du Général de Gaulle 78490 Le Tremblay-Sur-Mauldre Tél. : +33 (0)1 61 39 01 18 Mail. : cfani@free.fr	2022	Timonier
FR-4	Matelot	Certificat de qualification de matelot	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	2022	Matelot
FR-5	Matelot	Certificat de qualification de matelot	Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis 1, Rue du Dauphiné 67300 Schiltigheim Tél. : +33 (0)3 88 18 55 18 Mail : ce.0670089h@ac-strasbourg.fr	2022	Matelot

1	2	3	4	5	6
Etat – n°	Dénomination du programme de formation	Dénomination du certificat	Nom et contact du centre de formation	Année d'entrée en vigueur de l'approbation	Qualification acquise par l'accomplissement avec succès d'une formation professionnelle
FR-6	Matelot	Certificat de qualification de matelot	CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure) 43, rue du Général de Gaulle 78490 Le Tremblay-Sur-Mauldre Tél. : +33 (0)1 61 39 01 18 Mail : cfani@free.fr	2022	Matelot
FR-7	Maître-matelot	Certificat de qualification de maître-matelot	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	2023	Maître-matelot
FR-8	Maître-matelot	Certificat de qualification de maître-matelot	Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis 1, Rue du Dauphiné 67300 Schiltigheim Tél. : +33 (0)3 88 18 55 18 Mail : ce.0670089h@ac-strasbourg.fr	2023	Maître-matelot
FR-9	Maître-matelot	Certificat de qualification de maître-matelot	CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure) 43, rue du Général de Gaulle F-78490 Le Tremblay-Sur-Mauldre Tél. : +33 (0)1 61 39 01 18 Mail : cfani@free.fr	2023	Maître-matelot
NL-1	Matroos binnenvaart	Matroos binnenvaart	Scheepvaart en transport college (STC-group) Lloydstraat 300 3024 EA Rotterdam Tél. : +31 (0)10 448 60 00 Mail : mbobinnenvaart@stc-r.nl	2019	Matelot
NL-2	Matroos binnenvaart	Matroos binnenvaart	Maritiem & Logistiek college de Ruijter (Scalda) Boulevard Bankert 130 4382 AC Vlissingen Tél. : +31 (0)11 855 87 00 Mail : college-deruyter@scalda.nl	2019	Matelot

1	2	3	4	5	6
Etat – n°	Dénomination du programme de formation	Dénomination du certificat	Nom et contact du centre de formation	Année d'entrée en vigueur de l'approbation	Qualification acquise par l'accomplissement avec succès d'une formation professionnelle
NL-3	Matroos binnenvaart	Diploma Matroos binnenvaart	Nova College Scheepvaart – Maritieme Academie Harlingen Almenumerweg 1 8861 KM Harlingen Tél. : +31 (0)5 174 123 00 Mail : informatie@maritiemeacademie.nl	2019	Matelot
NL-4	Matroos binnenvaart	Diploma Matroos binnenvaart	Frida Lange Riet 2 8321 XA Urk Tél. : +31 (0)5 276 349 00 Mail : info@rocfriesepoort.nl	2019	Matelot
NL-5	VMBO Maritiem en Techniek uitstroomprofiel Rijn-, Binnen en kustvaart met keuzedelen 2105 t/m 2108 en voldoende afgesloten toets matroosvaardigheden	Diploma Matroos binnenvaart	Scheepvaart en transport college (STC-group) Lloydstraat 300 3024 EA Rotterdam Tél. : +31 (0)10 4486 000 Mail : mbobinnenvaart@stc-r.nl	2017	Matelot
NL-6	VMBO Maritiem en Techniek uitstroomprofiel Rijn-, Binnen en kustvaart met keuzedelen 2105 t/m 2108 en voldoende afgesloten toets matroosvaardigheden	Diploma Matroos binnenvaart	Maritiem College – IJmuiden Locatie IJmuiden Kanaalstraat 7 1975 BA IJmuiden Tél. : +31 (0)2 353 029 00	2017	Matelot
NL-7	VMBO Maritiem en Techniek uitstroomprofiel Rijn-, Binnen en kustvaart met keuzedelen 2105 t/m 2108 en voldoende afgesloten toets matroosvaardigheden	Diploma Matroos binnenvaart	Nova College Scheepvaart – Maritieme Academie Harlingen Almenumerweg 1 8861 KM Harlingen Tél. : +31 (0)51 741 2300 Mail : informatie@maritiemeacademie.nl	2017	Matelot

1	2	3	4	5	6
Etat – n°	Dénomination du programme de formation	Dénomination du certificat	Nom et contact du centre de formation	Année d'entrée en vigueur de l'approbation	Qualification acquise par l'accomplissement avec succès d'une formation professionnelle
NL-8	Praktijkexamen Matroos	CBR verklaring Matroos	STC Next Soerweg 31 3088 GR Rotterdam Tél. : +31 (0)90 006 20 Mail : info@stcnext.com	2015	Matelot
NL-9	Praktijkexamen Matroos	CBR verklaring Matroos	Stichting Nova Kanaalstraat 7 1975 BA IJmuiden Tél. : +31 (0)23 530 29 00 Mail : info@novacollege.nl	2015	Matelot
NL-10	Praktijkexamen Matroos	CBR verklaring Matroos	Stichting Nova Almenumerweg 1 8861 KM Harlingen Tél. : +31 (0)23 530 29 00 Mail : info@novacollege.nl	2015	Matelot
NL-11	Praktijkexamen Matroos	CBR verklaring Matroos	Edumar Vaaropleidingen BV Ype Wielingastrjitte 7 8711 LR Workum Tél. : +31 (0)6 54 278 606 Mail : info@grootvaarbewijs.nl	2015	Matelot
CH-1	Matrosin/Matrose	Nautische/r Fachfrau/-mann EFZ	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Bürgermeister-Wendel-Platz 1 47198 Duisburg Tél. : +49 (0)2066 2189-10 Mail : info@schiffer-bk.eu	2023	Matrosin/Matrose

(…)

4.4 Liste des formations de base en matière de sécurité approuvées

Outre les certificats ci-dessous, sont également reconnus les certificats STCW.

1	2	3	4	5
Etat – n°	Dénomination du programme de formation	Dénomination du certificat	Nom et contact du centre de formation	Année d'entrée en vigueur de l'approbation
BE-1	Homme de pont	Homme de pont	IPEFA – Huy-Waremme Quai de Compiègne, 4 4500 Huy Tél. : +32 (0)4 279 37 37 Mail : pshuy.info@provincedeliege.be	2023
BE-2	Le lien suivant fournit une liste des formations de base en matière de sécurité approuvées en région flamande : https ://www.vlaanderen.be/binnenvaart			
DE-1	Le lien suivant fournit une liste des formations de base en matière de sécurité approuvées en Allemagne : https ://www.elwis.de/DE/Binnenschifffahrt/Befaehigungsnachweise/Besatzung/Sicherheitsausbildung/Lehrgangsanbieter/Lehrgangsanbieter-node.html Le modèle d'attestation de participation est disponible ici : https ://www.gesetze-im-internet.de/binschpersv/BJNR498210021BJNE016800000.html Important : il existe de nombreux autres prestataires agréés. Ceux-ci souhaitent toutefois dispenser les formations de base en matière de sécurité uniquement à leur propre personnel. C'est pourquoi ces prestataires ne sont pas publiés.			
FR-1	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	Institut Fluvia 8, rue Saint Florentin 75001 Paris Tél. : +33 (0)1 42 60 36 13 Mail : contact@institutfluvia.fr	2023
FR-2	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	SARL Surlesflots.com Enseigne FLOTS-FORMATION 9, rue André Ampère 33240 Lugon-et-l'Île-du-Carnay Tél. : +33 (0)6 77 91 52 45 Mail : flots-formations@orange.fr	2023
FR-3	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	Bateau école Nerib 4, place Bir-Hakeim 69003 Lyon Tél. : +33 (0)6 69 15 18 18 Mail : jerome.donnio@bateau-ecole-nerib.com	2023

1	2	3	4	5
Etat – n°	Dénomination du programme de formation	Dénomination du certificat	Nom et contact du centre de formation	Année d'entrée en vigueur de l'approbation
FR-4	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	SAS Océan formation Péniche « Le Mans » face au – 21, Quai de Versailles 44000 Nantes Tél. : +33 (0)2 40 12 08 80 Mail : nantes@ocean-formation.fr ou A puissance 2 43, Galerie Rouget de Lisle 94600 Choisy-le-Roi Tél. : +33 (0)1 48 84 16 80 Mail : bateau.ecole@apuissance2.fr	2023
FR-5	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	5 quai du cdt l'Herminier 44510 Le Pouliguen Tél. : +33 (0)2 40 62 29 19 Mail : lepouliguen@ocean-formation.fr	2023
FR-6	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	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	2022
FR-7	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis 1, Rue du Dauphiné 67300 Schiltigheim Tél. : +33 (0)3 88 18 55 18 Mail : ce.0670089h@ac-strasbourg.fr	2022
FR-8	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure) 43, rue du Général de Gaulle 78490 Le Tremblay-sur-Mauldre Tél. :+33 (0)1 61 39 01 18 Mail : cfani@free.fr	2023
FR-9	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	ERGO CONSEIL ET AMENAGEMENT 40, Chemin du Gigot 38340 Voreppe	2023
FR-10	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	ACFI – ACTION FORMATION INCENDIE 3, rue des Murailles 44430 Le Loroux	2024
NL-1	Le lien suivant fournit une liste des formations de base en matière de sécurité approuvées aux Pays-Bas : https://www.cbr.nl/nl/beroepsexamens/binnenvaart/nl/vaardocumenten-vergunningen-en-diplomas/certificaat-basisopleiding-veiligheid-deksman.htm			

(…)

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
	De Vlaamse Waterweg Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tél. : +32 (0)1 124 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) - Autorisation spécifique tronçon urbain de Bâle - 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 - Autorisation spécifique pour la navigation au radar - 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

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
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
	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 du 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 du 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

(…)

9. Instituts compétents pour l'organisation de l'examen pour l'autorisation spécifique pour la navigation au radar

Etat – n°	Nom et contact de l'institut	Examen pratique sur simulateur agréé (oui/non)	Examen pratique à bord d'un bâtiment (oui/non)
DE-1	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Am Propsthof 51 53121 Bonn Tél. : +49 (0)228 7090-0 Mail : gdws@wsv.bund.de	Oui	Non
BE-1	CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) de Huy Rue Saint-Pierre 48, 4500 Huy Tél. : +32 (0)4 279 37 21 Mail : cefahuy.secretariat@provincedeliege.be	Non	Oui
BE-2	GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin - Antwerpen	?	Oui
BE-3	GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin - Antwerpen	?	Oui
FR-1	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	Non	Oui
FR-2	Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis 1, Rue du Dauphiné 67300 Schiltigheim Tél. : +33 (0)3 88 18 55 18 Mail : ce.0670089h@ac-strasbourg.fr.	Non	Oui
FR-3	CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure) 43, rue du Général de Gaulle 78490 Le Tremblay-sur-Mauldre Tél. : +33 (0)1 61 39 01 18 Mail : cfani@free.fr	Non	Oui
FR-4	Institut Fluvia 8, rue Saint Florentin 75001 Paris Tél. : +33 (0)1 42 60 36 13 Mail : contact@institutfluvia.fr	Non	Oui
FR-5	GRETA ARDECHE DROME Lycée polyvalent Algoud Laffemas 37-39, rue Barthélémy-de-Laffemas 26901 Valence Cedex 9 Tél. : +33 (0)4 75 82 37 90 Mail : contact.gad@greta-0726.fr	Non	Oui
NL-1	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk	Oui	Non
CH-1	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	Oui	Oui

XI. Budget et administration

PROTOCOLE 26
Approbation des comptes de l'exercice 2025 de la Commission Centrale

Résolution

La Commission Centrale

vu le rapport du Secrétariat sur les comptes 2025 de la CCNR,

vu également le rapport sur les comptes 2025 de l'organisme de contrôle FIBA,

approuve ces comptes et donne quitus à la Secrétaire générale.

PROTOCOLE 27
Adoption du nouveau Règlement du personnel du Secrétariat
Annexe 3 du Règlement intérieur

Résolution

La Commission Centrale,

vu les priorités de la Présidence suisse relatives à la modernisation du Secrétariat de la CCNR,

soulignant que la modernisation du Secrétariat s'inscrit dans une démarche fondée sur des principes directeurs de flexibilité, de simplification, de clarification ainsi que de préservation des acquis,

considérant que le Règlement du personnel du Secrétariat constitue l'annexe 3 du Règlement intérieur,

rappelant que le Règlement intérieur a été adopté par la résolution 2004-II-4,

adopte le nouveau Règlement du personnel du Secrétariat, qui constitue la nouvelle annexe 3 du Règlement intérieur,

mandate le Comité du budget, avec l'appui du Sous-Comité administratif, pour procéder à une évaluation du Règlement du personnel en 2029,

prévoit que ce Règlement sera actualisé en tant que de besoin, notamment afin de tenir compte des résultats de l'évaluation prévue en 2029, ainsi que des évolutions du cadre réglementaire et des meilleures pratiques en matière de gouvernance et de gestion des ressources humaines,

fixe la date de l'entrée en vigueur de ce Règlement au 1er janvier 2027,

mandate la Secrétaire générale d'élaborer un projet de plan de gestion conformément à l'article 31, paragraphe 4, du Règlement intérieur et de le soumettre pour approbation lors de la session plénière d'automne 2026.

Annexe
(séparément)

PROTOCOLE 28
Approbation de la modification du tableau des emplois 2026
de la Commission Centrale

Résolution

La Commission Centrale,

adopte la modification du tableau des emplois 2026 qui fixe à 34,8 ETP le nombre de postes au sein du Secrétariat selon la répartition en annexe.

Annexe

Annexe au protocole 28

Tableau des emplois

Fonction	**Grade selon tableau des emplois**	**Budget ETP 2026**	**Modification Budget ETP 2026**
SG/SGA/IC	A4-A7	3	3
Administrateurs	A1-A3	10	11
Assistants	B1-B4	8,8	8,8
Chargés de mission	B3-B5	8	8
Traducteurs	L1-L3	3,5	4
ETP		**33,3**	**34,8**

PROTOCOLE 29
Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2025

Résolution

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2025.

Annexe

Annexe au protocole 29

1. COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRÉTARIAT EN 2025

PRESIDENCE ET VICE-PRESIDENCE



M. VAN KRUININGEN, Directeur des Affaires maritimes au Ministère de l'infrastructure et de la gestion des eaux 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. PORTMANN, Ambassadeur, directeur adjoint de la Direction du droit international au Ministère fédéral des affaires étrangères, chef de la délégation suisse auprès de la CCNR, assume la fonction de **vice-président** de la CCNR depuis le 30 janvier 2025.

DÉLÉGATIONS

M. PORTMANN, Ambassadeur, directeur adjoint de la Direction du droit international au Ministère fédéral des affaires étrangères a été nommé Commissaire de Suisse et chef de la délégation suisse auprès de la CCNR, à compter du 30 janvier 2025, en remplacement de M. SEGER, parti à la retraite.

M. GRÜNIG, Conseiller politique Navigation intérieure au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), Office fédéral des transports (OFT), Division Sécurité / Section Navigation, a été nommé Commissaire-suppléant de Suisse, à compter du 20 octobre, en remplacement de M. KÖRSCHGEN, qui a démissionné de son poste de commissaire en 2024.

Mme CHRISTEN, juriste à l'office de la navigation maritime au Ministère fédéral des Affaires étrangères de la Suisse, auparavant commissaire-suppléante auprès de la CCNR, a été nommée Commissaire de Suisse, à compter du 20 octobre.

En conséquence de quoi, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2025 :

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	
	M.	LEANDRI	
	M.	QUIQUANDON	
Commissaires-suppléants :	Mme	KRAJKA	
	M.	JANVIER	

PAYS-BAS

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

SUISSE

Commissaires :	M.	PORTMANN	***Vice-président***
	Mme	ETTER	
	Mme	CHRISTEN	
	M.	RÖTHLINGSHÖFER	
Commissaires-suppléants :	M.	GRÜNIG	
	M.	STALDER	

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 5 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. VAN HONACKER
- pour la Commission du Danube : M. ALEXANDER
- pour la Commission de la Moselle : Mme BRÜCKNER

États observateurs :

- pour le Luxembourg : M. NILLES (en ligne)
- pour la Pologne : Mme NIEMIEC-BUTRYN (en ligne)
- pour la Tchéquie : M. DABROWSKI

SESSION PLÉNIÈRE ORDINAIRE D'AUTOMNE

La Commission Centrale a tenu sa session plénière ordinaire d'automne le 4 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 du Danube : M. SEITZ
- pour la Commission de la Moselle : Mme BRÜCKNER

États observateurs :

- pour le Luxembourg : M. NILLES (en ligne)
- pour la Roumanie : M. NEAGU
- pour la 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 4 juin et le 3 décembre à Strasbourg ;

le Sous-Comité Administratif, sous la présidence de Mme SCHÄFER, le 16 avril et sous la présidence de Mme CHRISTEN, le 13 octobre à Strasbourg ;

un groupe de travail « révision du règlement du personnel », sous la présidence de Mme SCHÄFER les 27 février, 16 mars, 16 avril, 24 avril et sous la présidence de M. URWYLER, les 29 et 30 septembre ainsi que les 4 et 5 novembre ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. VAN KRUININGEN, les 19 mars, 4 juin, 1er octobre et 3 décembre à Strasbourg ;

le Comité économique, sous la présidence de Mme BOULDOUYRÉ, les 18 mars, 3 juin, et 2 décembre à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de M. BELLENGER, le 19 mars et sous la présidence de Mme CHRISTEN, le 1er octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de Mme ETTER, le 8 avril et le 14 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. TURF, le 9 avril et 15 octobre à Strasbourg ;

le Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE, les 20 mars et 2 octobre à Strasbourg ;

le Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. TEN BROEKE, le 8 avril et le 14 octobre à Strasbourg ;

le Comité restreint de navigation, sous la présidence de M. TURF, les 9 avril, 1er juillet et 15 octobre à Strasbourg ;

les réunions communes des Comités du Règlement de Visite, de l'Infrastructure et de l'Environnement, économique et du Droit fluvial, ainsi qu'une audition relative à la feuille de route pour la réduction des émissions, sous la présidence de Mme BOULDOUYRÉ, le 10 avril et le 16 octobre à Strasbourg ;

les 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 3 juin et le 2 décembre à Strasbourg ;

GROUPES DE TRAVAIL

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. RIETBERG (délégation néerlandaise), du 25 au 27 février et sous la présidence de Mme ALEWIJN (délégation néerlandaise), du 26 au 28 août à Strasbourg ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. BLAKEWAY (délégation française), le 18 février, le 16 septembre et le 11 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail RIS, partie dédiée à la Cybersécurité (RIS/G – cyber), sous la présidence de M. HENON (délégation française), le 17 février et le 15 septembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de Visite, sous la présidence de Mme VAN DIJK-VOLKER (délégation néerlandaise), les 6 mars, 26 juin, 25 septembre à Strasbourg et 20 novembre à Budapest ;

le Groupe de travail des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. BLESSINGER, le 7 février, le 12 septembre et 7 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. GREWE, les 17 et 18 mars 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 27 au 31 janvier ainsi que du 25 au 29 août à Genève (Suisse) ;

le Comité d'Administration de l'ADN, sous la présidence de M. BELDMANN, le 31 janvier et le 29 août à Genève (Suisse) ;

le Groupe de travail informel « Formation des experts » (ADN), sous la présidence de M. BÖLKER, du 18 au 20 mars à Strasbourg ;

Le Groupe de travail informel « des instructions de chargement et de déchargement » du 1er au 2 avril et du 16 au 17 septembre à Utrecht ;

le Groupe de travail informel « Matières » (ADN), sous la présidence de M. DELAERE, du 6 au 7 octobre à Bruxelles.

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 10 avril à Strasbourg ainsi que le 28 octobre à La Haye.

Dans le domaine des prescriptions techniques des bateaux

Le CESNI a adopté une notice explicative qui documente les nouveautés dans l'**ES-TRIN 2025/1** (Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure). Pour rappel, l'ES-TRIN 2025/1 est entré en vigueur le 1er janvier 2026. Les changements de l'ES-TRIN 2025/1 concernent – entre autres – les installations de propulsion électrique, l'usage du méthanol comme combustible ou encore les timoneries réglables en hauteur. La notice explicative s'adresse principalement aux Commissions de visite en charge de l'inspection des bateaux, mais également aux chantiers, équipementiers et propriétaires de bateaux.

Par ailleurs, le CESNI a commencé les travaux sur un standard de mesure et de calcul des polluants atmosphériques. L'objectif est de fournir une méthode reconnue, fiable et reproductible pour la mesure et le calcul des émissions de polluants atmosphériques. Une partie relative aux gaz à effet de serre et une définition des catégories d'émissions pourraient être ajoutées en 2026.

Le CESNI commence également à préparer l'ES-TRIN 2027/1 qui devrait être adopté en 2026. Les amendements concernent notamment les règles relatives à l'utilisation de l'hydrogène comme source d'énergie alternative ou encore les assistants de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN). Par ailleurs, toutes les dispositions transitoires applicables aux bateaux déjà en service sont désormais présentées dans un seul tableau. Les critères pour bénéficier des dispositions transitoires ont aussi été adaptés : seul l'état technique du bâtiment est pris en considération lors de la visite, sans distinction entre un bâtiment possédant un certificat continuellement valide et un bâtiment dont le certificat n'a pas été continuellement valide.

Enfin, le CESNI a organisé un atelier consacré au nouveau modèle de certificat de bateau de navigation intérieure le 23 septembre 2025, à Strasbourg.

Dans le domaine des qualifications professionnelles

Une brochure sur l'utilisation des assistants de guidage en navigation intérieure (TGAIN) a été adoptée lors de la réunion du 10 avril. L'assistant de guidage pour la navigation intérieure est un système permettant de diriger automatiquement un bateau le long d'une trajectoire prédéfinie. Il sert à assister le conducteur et à faciliter ses tâches de conduite.

Élaborée par le CESNI en collaboration avec **EDINNA**, la brochure contient des informations importantes pour l'utilisation sûre d'un TGAIN. Elle s'adresse en premier lieu aux instituts de formation et aux fabricants.

De manière très concrète, elle contient un programme en 6 points détaillant les compétences devant être acquises par les opérateurs de TGAIN. Le CESNI a prévu d'actualiser les standards de compétence pour le niveau de commandement afin d'intégrer les compétences liées à l'utilisation du TGAIN.

En outre, le CESNI a publié des **lignes directrices** pour les médecins, afin de leur fournir davantage d'explications sur la manière de remplir le certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale.

En 2025, le CESNI s'est par ailleurs concentré sur l'élaboration de futurs standards relatifs aux outils électroniques ainsi que sur les futures règles applicables aux équipages. Par ailleurs, des travaux ont été menés en vue de la création d'une base de données européenne de questions pour l'examen théorique de conducteur. Cette base de données commune vise à garantir un niveau de compétences homogène pour tous les conducteurs naviguant sur les voies d'eau européennes. Les États membres peuvent d'ores et déjà s'appuyer, au niveau national, sur une liste de contrôle pour élaborer et sélectionner des QCM. Enfin, des travaux ont également été consacrés aux compétences liées à l'exploitation de bâtiments utilisant de l'hydrogène comme combustible, notamment à travers la préparation de lignes directrices en la matière.

Dans le domaine des technologies de l'information

Le CESNI a adopté une synthèse des différences entre les éditions 2023/1 et 2025/1 de l'**ES-RIS**, le Standard européen pour les services d'information fluviale. Pour rappel, l'entrée en vigueur de l'ES-RIS 2025/1 est recommandée au 1er janvier 2026.

La synthèse permet d'identifier efficacement les principales modifications, pour une mise en œuvre plus facile du standard. Elle comprend cinq parties et présente les modifications apportées :

- aux spécifications liées au système de visualisation de cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur) ;
- aux spécifications relatives au suivi et repérage des bateaux pour la navigation intérieure (VTT) ;
- aux spécifications relatives aux Avis à la batellerie (NtS) ;
- aux spécifications relatives aux annonces électroniques en navigation intérieure (ERI) ;
- au niveau de la structure de l'ES-RIS, notamment l'ajout d'une partie transversale, ainsi que différentes corrections rédactionnelles.

Le CESNI a également adopté une nouvelle édition des lignes directrices pour le montage de l'AIS intérieur, adressées aux sociétés spécialisées agréées. Ces lignes directrices nécessitaient une mise à jour en raison de nouvelles exigences introduites dans l'ES-TRIN 2025/1. Elles ont été publiées fin 2025 sur le site internet du CESNI. Par ailleurs, les travaux se sont poursuivis en ce qui concerne la prochaine édition de l'ES-RIS (Standard européen pour les services d'information fluviale). Celle-ci inclura notamment de nouvelles prescriptions relatives à la visualisation du TGAIN sur l'ECDIS intérieur. L'ES-RIS 2027/1 devrait être examiné en avril 2026 par le CESNI.

Symposium à l'occasion des 10 ans du CESNI

En marge de la réunion du CESNI qui s'est tenue le 28 octobre à La Haye, le symposium « Navigating the future of IWT » a eu lieu le 29 octobre au Wereldmuseum à Rotterdam. L'évènement avait pour vocation de célébrer les 10 ans du CESNI et de rassembler les acteurs clés de la navigation intérieure en Europe.

Le Président du CESNI, Ivan Bilić-Prcić, a conclu l'événement en résumant les succès majeurs du CESNI ces dernières années : le développement de standards harmonisés qui renforcent la sécurité et l'efficacité de la navigation intérieure, l'établissement de « ponts » entre les régulateurs, l'industrie et les experts, et la mise en place d'une collaboration solide qui rend la navigation intérieure en Europe plus forte, plus écologique et plus compétitive. Le CESNI est prêt à relever les défis futurs grâce à des bases solides, ainsi que la confiance et coopération qui unissent ces membres et observateurs.

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 Mme VAN DIJK-VOLKER, les 4 et 5 mars, les 24 et 25 juin, le 24 septembre à Strasbourg ainsi que les 18 et 19 novembre à Budapest ;

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. SEGIETH, s'est réuni le 15 mai au Havre et le 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 20 janvier et le 8 septembre en ligne ;

le Groupe de travail temporaire pour le nouveau modèle de certificat de bateau (CESNI/PT/MOD), présidé par Mme VAN DIJK-VOLKER (délégation néerlandaise), s'est réuni le 1er avril en ligne ;

le Groupe de travail des qualifications professionnelles (CESNI/QP), présidé par M. VAN DEN BOSSCHE (délégation belge), s'est réuni le 6 février à Strasbourg, le 22 mai, le 11 septembre et le 6 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail temporaire de la gestion de qualité (CESNI/QP/QM), présidé par M. VAN DEN BOSSCHE (délégation belge), s'est réuni en ligne le 3 février, le 19 mai, le 8 septembre et le 3 novembre ;

le Groupe de travail temporaire des prescriptions relatives aux équipages (CESNI/QP/Crew), présidé par Mme KLIEST (délégation néerlandaise) s'est réuni les 5 février, 21 mai, 10 septembre et 5 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail des technologies de l'information (CESNI/TI), présidé par M. OUDENES (délégation néerlandaise) s'est réuni les 19 et 20 février ainsi que les 17 et 18 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 17 juin à Esztergom (Hongrie) et le 10 décembre 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 19 juin à Esztergom et sous la présidence de M. OUDENES, le 8 décembre à Strasbourg ;
- le Groupe de travail pour les avis à la batellerie (CESNI/TI/NtS), sous la présidence de M. PLASIL, le 17 juin à Esztergom et le 10 décembre 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 20 juin à Esztergom et le 9 décembre à Strasbourg.

2.3 Travaux juridiques

2.3.1 Demande d'interprétation de l'Accord de 1952

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

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

2.4 Travaux réglementaires

2.4.1 Amendement du RPNR concernant le cadre règlementaire pour les sources d'énergie alternatives

Dans la continuité de ses travaux en faveur de la réduction des émissions et de l'innovation, le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) a été amendé concernant le cadre réglementaire pour les sources d'énergie alternatives.

L'objectif est d'établir un cadre réglementaire moderne et sûr pour l'utilisation de sources d'énergie alternatives – à savoir le méthanol et les accumulateurs.

Ces amendements majeurs du RPNR s'appuient sur l'expérience acquise sur le Rhin, au travers des dérogations accordées par la CCNR à des projets pilotes innovants.

Les modifications portent notamment sur :

- le marquage des bâtiments ;
- l'avitaillement ou le remplacement d'un réservoir interchangeable ;
- le passage aux écluses ;
- le stationnement ;
- la garde et la surveillance ;
- la sécurité des bâtiments, avec la présence à bord d'une personne disposant des compétences appropriées.

2.4.2 Amendement du RPNR en matière de règles de circulation concernant les TGAIN

Le RPNR a été amendé en ce qui concerne les assistants de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN).

Les modifications du RPNR ont pour objectif de règlementer l'utilisation des TGAIN et tiennent compte des deux accidents graves survenus récemment aux écluses d'Iffezheim (Rhin) et de Müden (Moselle). A ce titre, elles incluent des exigences minimales visant notamment à assurer le passage en sécurité des écluses, dans l'attente de l'entrée en vigueur des règles définitives prévue pour le 1er janvier 2028.

Cette prescription temporaire constitue une réponse internationale et coordonnée qui sera en vigueur du 1er juin 2026 au 31 décembre 2027.

2.4.3 Autres amendements du RPNR

Le RPNR a été amendé en ce qui concerne la nouvelle répartition des aires de stationnement situées près de Wesseling et Köln-Godorf.

Cette répartition permet de préserver la possibilité actuellement offerte aux bâtiments arborant deux cônes bleus de stationner dans la rade de Wesseling.

Parallèlement, les ducs d'Albe pourront ainsi être utilisés sans entrave par les autres bâtiments. Ces amendements du RPNR entreront en vigueur le 1er juin 2026

Le RPNR a également été amendé en ce qui concerne l'adaptation des règles relatives à la signalisation des bâtiments, en particulier les feux de côté. En effet, les feux de côté doivent être positionnés de manière systématique à l'arrière de certains bâtiments pour augmenter leur visibilité la nuit. L'amendement adopté permet de prendre en compte la spécificité des pousseurs et remorqueurs dont la longueur ne dépasse pas 35 m. Il prévoit de dispenser ces bâtiments de l'obligation de placer les feux de côté à l'arrière du bâtiment, en raison des difficultés techniques liées à la fixation des feux.

L'amendement entrera en vigueur le 1er décembre 2026.

2.4.4 Amendement du RPN concernant la mobilité des membres d'équipage

Un amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) a été adopté lors de la session plénière d'automne 2025 pour permettre de futures reconnaissances des certificats de qualification, de livrets de service et de livres de bord délivrés par un État tiers qui auront été reconnus valables par la Commission européenne (CE).

Cette anticipation permettra une reconnaissance simultanée par la CE et la CCNR et garantira ainsi des cadres juridiques cohérents. Elle permet aussi de faciliter la mobilité de la main d'œuvre qui souhaitera venir travailler sur le Rhin.

L'amendement est entré en vigueur le 1er janvier 2026.

2.4.5 Amendement du RPN concernant le livret de service et la patente de sport

Plusieurs amendements du RPN ont été adoptés lors de la session plénière de printemps 2025.

- Une première modification concerne le livret de service. À l'avenir, les timoniers pourront renoncer à l'inscription de leur temps de navigation dans leur livret de service. Cela allège la charge administrative s'ils n'ont pas l'intention d'acquérir une qualification supplémentaire. Ils devront inscrire une mention en ce sens dans leur livret de service.
- Une seconde adaptation du RPN vise à compléter les exemptions et allègements pour les examens des patentes. Dans le cadre de l'obtention d'une patente de sport, l'autorité pourra dispenser un candidat de l'examen pratique s'il a déjà obtenu une patente nationale correspondante.

Ces amendements du RPN sont entrés en vigueur le 1er janvier 2026.

2.5 Travaux relatifs aux services d'information fluviale

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

À partir du 1er décembre 2026, une nouvelle extension de l'obligation d'annonce par voie électronique entrera en vigueur. Cette extension s'appliquera aux bâtiments d'une longueur supérieure à 86 m disposant d'une ou plusieurs cales pour le transport de marchandises. Elle concernera également les bâtiments utilisant une autre source d'énergie pour la propulsion (ou des auxiliaires) que le gazole ou le gaz naturel liquéfié (GNL) (à savoir le méthanol, l'hydrogène gazeux ou des accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh). Les autorités compétentes pourront accorder aux bateaux d'excursions journalières une dérogation à cette obligation d'annonce par voie électronique. La CCNR souhaite attirer dès à présent l'attention de la profession sur cette extension de l'obligation d'annonce par voie électronique. L'ensemble des bâtiments concernés doivent entreprendre d'ici le 30 novembre 2026 toutes les démarches nécessaires à la transmission de leurs annonces par voie électronique. À cet effet, il est recommandé de choisir rapidement un logiciel pour l'envoi des annonces par voie électronique et d'accomplir les formalités nécessaires indiquées par l'éditeur du logiciel, comme par exemple la création d'un compte auprès de l'autorité néerlandaise (RWS). L'objectif est d'éviter toute congestion à la date limite.

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

La feuille de route de la CCNR pour la réduction des émissions de la navigation intérieure (2021) décrit les voies de transition pour la flotte et identifie un certain nombre de mesures financières, réglementaires et volontaires.

Lors de la session plénière de juin 2025, la CCNR a adopté un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la feuille de route et sur la nécessité de l'actualiser. 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.

Après consultation des organisations agréées de la CCNR à travers une audition le 16 octobre 2025, la CCNR a lancé en décembre 2025 la révision de l'étude « Évaluation économique et technique des technologies de verdissement contribuant à la transition énergétique d'une navigation intérieure à zéro émission ». Sous réserve que les moyens nécessaires soient disponibles, ce projet de recherche doit permettre de fonder une révision de la feuille de route d'ici 2030

2.7 Questions relatives à la voie d'eau rhénane

Lors de sa session plénière de printemps 2025, la CCNR a approuvé différents projets de chantiers sur le Rhin, tels que :

- la pose d'un fourreau en béton par microtunnelier sous le fond du lit du Rhin, pour le passage d'un réseau de chaleur entre Kehl et Strasbourg
- la construction d'un nouveau pont routier et le remplacement du pont existant sur le Lek, à proximité de Hagestein ;
- des travaux d'entretien au complexe de barrages-écluses d'Amerongen, sur le Nederrijn ;
- la modernisation des systèmes d'automatisation industriels aux complexes de barrages-écluses de Driel, Amerongen et Hagestein, sur le Nederrijn ;
- l'évolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim pour l'année 2024.

Par ailleurs, la CCNR a également adopté une résolution par voie de procédure écrite le 28 avril concernant la construction d'un deuxième pont routier sur le Rhin, entre Wörth et Karlsruhe.

La CCNR a également adopté une résolution par voie de procédure écrite le 17 octobre : celle-ci concerne l'installation d'un duc d'Albe pour l'amarrage de bateaux moyens et grands gabarits en amont de l'écluse de Gerstheim.

De plus, lors de sa session plénière d'automne 2025, la CCNR a validé la fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur afin de réaliser des travaux de maintenance.

Enfin, la CCNR se félicite des mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin : l'alimentation en débit solide à Iffezheim, sur le Rhin moyen et sur le Rhin inférieur ; la stabilisation du fond en aval d'Iffezheim et à Bockum/Krefeld ; ainsi que les dragages sur le Rhin supérieur et sur le Rhin moyen (Mainz-Weisenau).

2.8 Navigation automatisée et conduite à distance

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

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

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

2.9 Travaux économiques

2.9.1 Aperçu du marché – avril 2025

La CCNR a publié son aperçu du marché en avril 2025, qui couvrait principalement le premier semestre 2024.

2.9.2 Rapport annuel 2025

Dans la continuité de sa longue et fructueuse coopération avec la Commission européenne, la CCNR a publié son rapport annuel 2025 de l'Observation du marché de la navigation intérieure européenne, en novembre 2025.

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 Kopczyńska, Directrice générale de la DG MOVE (Commission européenne) et de Mme Luijten, Secrétaire générale de la CCNR, ont illustré 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 2024.

2.9.3 Rapport thématique

Le Secrétariat de la CCNR a finalisé en septembre 2025 un nouveau rapport thématique concernant la construction navale en navigation intérieure. Le rapport, publié début 2026, examine la situation actuelle, les défis, les opportunités et les perspectives du secteur de la construction navale pour la navigation intérieure en Europe.

2.9.4 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 5 juin et le 4 décembre : l'une pour l'année 2024 et la seconde pour le premier semestre 2025, comprenant y compris des prévisions pour le second semestre.

2.10 Autres travaux majeurs de la CCNR effectués en 2025

2.10.1 Attribution du statut d'Etat observateur à la République de Moldavie

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

2.10.2 Coopération avec l'Association européenne des développeurs de logiciels pour la navigation intérieure (EADINS, European Association of Developers of Inland Nautical Software).

La CCNR a accordé en 2025 le statut d'organisation agréée à l'Association européenne des développeurs de logiciels pour la navigation intérieure (EADINS, European Association of Developers of Inland Nautical Software).

Créée en 2019, l'EADINS représente la plupart des entreprises impliquées dans le développement de logiciels embarqués en rapport avec les services d'information fluviale (SIF). Ces entreprises sont également actives dans d'autres domaines, tels que l'automatisation de la navigation, notamment les assistants de guidage en navigation intérieure (TGAIN) et les logiciels de gestion des conteneurs. L'EADINS est invitée à participer aux travaux de la CCNR notamment dans les domaines de la numérisation (et en particulier la règlementation liée à l'utilisation des SIF et des TGAIN) et de l'automatisation.

2.11 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 Internationale pour l'hydrologie du Rhin (CHR) ;
- à la Commission de la Moselle (CM) ;
- à la Commission du Danube (CD).

2.12 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 2025.

Les réunions de coordination semestrielles entre le Secrétariat et la DG MOVE ont eu lieu en ligne, le 27 mai et le 25 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 6 novembre.

Le Secrétariat de la CCNR a été représenté à la session plénière de printemps organisée par la Commission de la Moselle, le 22 mai à Senningen (Luxembourg) et le 27 novembre à Metz.

c) Commission du Danube (CD)

Le Secrétariat de la CCNR a participé en ligne à la session plénière de printemps et d'automne de la Commission du Danube, le 12 juin et le 17 décembre.

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

Le Secrétariat de la CCNR a participé au 75e anniversaire de la Commission Internationale du Rhin le 3 juillet à Düsseldorf. La CIPR a été créée à Bâle le 11 juillet 1950 pour s'attaquer à l'échelle transfrontalière aux problèmes de pollution des eaux du Rhin.

e) Commission Internationale pour l'hydrologie du Rhin (CHR)

Le Secrétariat de la CCNR a participé à la réunion de la Commission Internationale pour l'hydrologie du Rhin (CHR) le 15 et 16 avril (en ligne) et le 18 octobre à Colmar.

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

Le Secrétariat de la CCNR a été représenté au Comité des Transports Intérieurs de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe à Genève en février.

g) Comité RAINWAT

Le Secrétariat de la CCNR a participé en ligne à la réunion du Comité RAINWAT organisée le 13 mars à Vienne.

2.13 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 2025, 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 3 juillet à Strasbourg, et
- pour sa session d'hiver, le 16 décembre à Strasbourg,

sous la présidence de M. KOLTSIDAS (délégation suisse).

Une audition des organisations agréées s'est tenue sous la présidence de M. KOLTSIDAS, le 2 juillet Strasbourg.

Le Groupe de travail CDNI/G s'est réuni sous la présidence de Mme BOULDOUYRÉ (délégation française), les 23 et 24 avril ainsi que les 8 et 9 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 20 mai ainsi que le 27 novembre à Strasbourg.

4. CENTRE ADMINISTRATIF DE LA SÉCURITÉ SOCIALE POUR LES BATELIERS RHÉNANS

Les 88e et 89e sessions du Centre administratif se sont tenues, sous la présidence de M. KIELWEIN (délégation allemande), le 16 mai et le 28 novembre à Strasbourg.

5. CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1er janvier 2025, les membres suivants :

JUGES

M. BALL	Allemagne
M. DE BAETS	Belgique
M. WOEHRLING	France
M. LENSELINK	Pays-Bas
Mme STAMM	Suisse

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 n'a pas siégé en 2025.

XII. Questions transversales et diverses

PROTOCOLE 30
Transition énergétique vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission

Pas de résolution.

XIII. Communications diverses et points pour information

PROTOCOLE 31
Rapport oral des organisations internationales et des États observateurs

Pas de résolution.

PROTOCOLE 32
Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)

Pas de résolution.

PROTOCOLE 33
Adoption du compte rendu de la session plénière du 4 décembre 2025

Résolution

Le compte rendu de la session plénière du 4 décembre 2025 est adopté.

PROTOCOLE 34
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 35
Date de la prochaine session plénière

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 3 décembre 2026 à Strasbourg.

***