

N° 279

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

Enregistré à la Présidence du Sénat le 2 février 2011

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1)
*sur le projet de loi autorisant la **ratification** du **protocole additionnel n° 6** à la*
convention révisée pour la navigation du Rhin,

Par M. René BEAUMONT,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Josselin de Rohan, président ; MM. Jacques Blanc, Didier Boulaud, Jean-Louis Carrère, Jean-Pierre Chevènement, Robert del Picchia, Jean François-Poncet, Robert Hue, Joseph Kergeris, vice-présidents ; Mmes Monique Cerisier-ben Guiga, Joëlle Garriaud-Maylam, MM. André Trillard, André Vantomme, Mme Dominique Voynet, secrétaires ; MM. Jean-Étienne Antoinette, Robert Badinter, Jean-Michel Baylet, René Beaumont, Jean-Pierre Bel, Jacques Berthou, Jean Besson, Michel Billout, Didier Boroira, Michel Boutant, Christian Cambon, Marcel-Pierre Cléach, Raymond Couderc, Mme Michelle Demessine, M. André Dulait, Mmes Bernadette Dupont, Josette Durrieu, MM. Jean Faure, Jean-Paul Fournier, Mme Gisèle Gautier, M. Jacques Gautier, Mme Nathalie Goulet, MM. Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Robert Laufoaulu, Simon Loueckhote, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Rachel Mazuir, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Jean Milhau, Charles Pasqua, Philippe Paul, Xavier Pintat, Bernard Piras, Christian Poncelet, Yves Pozzo di Borgo, Jean-Pierre Raffarin, Daniel Reiner, Roger Romani, Mme Catherine Tasca.

Voir le(s) numéro(s) :

Sénat : 356 (2009-2010) et 280 (2010-2011)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. LE RHIN, VOIE NAVIGABLE EUROPÉENNE MAJEURE	7
A. UNE RÉGLEMENTATION QUI REMONTE À LA FIN DU XVIII ^E SIÈCLE	7
B. LE RÉGIME INTERNATIONAL ACTUEL DU RHIN	8
II. LA CONTINUELLE CROISSANCE DU TRAFIC DE PASSAGERS ET DE MARCHANDISES REQUIERT UNE RÉGLEMENTATION ASSORTIE DE SANCTIONS PLUS LOURDES	10
A. LA SPÉCIFICITÉ DU RÉGIME JURIDIQUE INSTAURÉ PAR L'ACTE DE MANNHEIM	10
B. LES RAISONS DU RETARD RELATIF À LA RATIFICATION PAR LA FRANCE	12
C. L'ÉTAT DU CONTENTIEUX DES « TRIBUNAUX RHÉNANS »	12
EXAMEN EN COMMISSION	13
ANNEXE I - PROTOCOLE 19 - RECOMMANDATIONS POUR DES AMENDES UNIFORMES APPLICABLES EN CAS D'INFRACTIONS AUX PRESCRIPTIONS DE POLICE APPLICABLES SUR LE RHIN ET LA MOSELLE	14
ANNEXE II - TONNAGE DU TRAFIC DE MARCHANDISES SUR LE RHIN PAR PAYS	16
ANNEXE III - TRAFIC DE MARCHANDISES EN FRANCE MÉTROPOLITAINE PAR BASSIN	17
ANNEXE IV - LE COURS DU RHIN	18

Mesdames, Messieurs,

La navigation commerciale sur le Rhin s'est développée à partir du XVIII^e siècle et a fait l'objet, dès 1815, d'arrangements entre les pays riverains qui sont aujourd'hui la Suisse, l'Allemagne, la France, la Belgique et les Pays-Bas.

Ces arrangements ont été codifiés et normalisés dans l'acte de Mannheim, conclu en 1868.

Depuis, ce texte a été modifié à de nombreuses reprises pour l'adapter à l'évolution juridique régissant la navigation commerciale, ainsi qu'au trafic croissant de passagers et de marchandises.

Le présent texte vise à modifier l'article 32 de la convention de 1868 pour accroître le montant des amendes pouvant être infligées en cas de violation des prescriptions de la police de navigation.

I. LE RHIN, VOIE NAVIGABLE EUROPÉENNE MAJEURE

A. UNE RÉGLEMENTATION QUI REMONTE À LA FIN DU XVIII^E SIÈCLE

Jusqu'au XVIII^e siècle, chaque Etat, chaque souverain local, étend ses droits sur la partie du fleuve qui traverse son territoire. Le droit de naviguer et de transporter marchandises et voyageurs est réservé aux corporations de bateliers, sur des secteurs bien déterminés. Des taxes, perçues lors de nombreux péages, sont un obstacle à la navigation.

Des villes comme Cologne, Mayence ou Strasbourg imposent le droit d'étape : le batelier est tenu de débarquer sa marchandise et de la mettre en vente pendant quelques jours, et ne peut continuer son voyage que si aucun acquéreur ne s'est présenté, après avoir acquitté la taxe correspondante à ce droit d'étape.

La Révolution française modifie cette situation : une résolution du conseil exécutif de la Convention Nationale du 16 septembre 1792 **pose le principe de l'ouverture des fleuves et rivières aux riverains** : « Le cours des fleuves est la propriété commune et inaliénable de toutes les contrées arrosées par leurs eaux ».

Puis **la paix de Lunéville (1801)**, après les victoires napoléoniennes, **attribue à la France la rive gauche du Rhin, de la frontière helvétique à la frontière néerlandaise**. Devenue principale puissance rhénane, la France met en application les déclarations de 1792 dans la « Convention de l'octroi de la navigation du Rhin », signée le 15 août 1804. Cette convention crée la commission « Magistrat du Rhin » dont le siège est à Strasbourg, chargée d'examiner toutes les questions relatives à la conservation de la rive gauche du Rhin, de Huningue jusqu'à la frontière de Hollande (protection contre les inondations, entretien des chemins de halage...). Cette commission fonctionne de 1809 à 1815, et constitue l'ancêtre de la future « Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ».

Après la chute de Napoléon, le **Congrès de Vienne** fixe, dans son acte du 9 juin 1815, les règles générales intéressant la navigation sur tous les fleuves internationaux et précise, pour le Rhin : « Afin d'établir un contrôle exact sur l'observation du règlement commun, et pour former une autorité qui puisse servir de **moyen de communication entre les États riverains sur tout ce qui regarde la navigation (du Rhin), il sera créé une Commission Centrale** ».

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin est donc une institution ancienne, et l'histoire du statut international du Rhin se confond ensuite avec celle de la C.C.N.R.

La première réunion de la C.C.N.R. se tient à Mayence le 5 août 1816. Il faut quinze ans de travaux pour que le « règlement commun » prévu en 1815 voie le jour : c'est la « **Convention de Mayence** » **signée le 31 mars**

1831 : si le droit d'étape est supprimé, la navigation reste encore l'apanage des Etats riverains ; les formalités douanières et les péages sont limités, et les règles de police pour la sécurité de la navigation et du Commerce sont précisées.

La Convention de Mayence est rapidement dépassée par l'évolution du trafic : l'apparition des bateaux à vapeur et la concurrence des chemins de fer entraînent la suppression des péages, afin de ne pas défavoriser le trafic fluvial ; le besoin se fait sentir de réviser la convention de 1831.

La Convention révisée de Mannheim, signée le 17 octobre 1868, se présente donc comme un code de la réglementation et des usages existants : liberté de transit sous réserve de la possession d'une « patente » délivrée par les Etats aux riverains, prescriptions strictes quant à l'exercice de la navigation, création de tribunaux en cas de litiges, entente préalable entre les Etats dans l'exécution des travaux du Rhin.

La Convention de Mannheim instaure le véritable statut international de la navigation du Rhin dans un cadre libéral.

Après 1918, la France redevient riveraine du Rhin après une éclipse d'un demi-siècle. **Le traité de Versailles contient des modifications au régime du Rhin** : suppression du monopole des patentes, liberté de navigation des bateaux de toutes nationalités, **élargissement des participants de la C.C.N.R. et transfert de son siège de Mannheim à Strasbourg**. Un nouveau « Règlement de Police pour la Navigation du Rhin » est signé le 25 août 1938 et mis en application en 1939.

B. LE RÉGIME INTERNATIONAL ACTUEL DU RHIN

Dès 1945, la Convention révisée de Mannheim est remise en vigueur, et la C.C.N.R., reconstituée, avec un partenaire supplémentaire, les Etats-Unis (du fait de la présence de leurs troupes en Allemagne), de 1945 à 1965 ; l'Allemagne, en revanche, n'y siège qu'à partir de 1950. Les travaux de révision de la Convention de Mannheim aboutissent à la **signature, le 20 décembre 1963, de la « convention portant amendement de la Convention révisée pour la navigation du Rhin signée à Mannheim le 17 octobre 1868 »**, actuellement en vigueur. Le régime rhénan est conçu comme n'étant pas dénonçable, sinon du commun accord des Etats contractants.

Les principes essentiels du statut international de la navigation du Rhin, au terme d'une évolution de près de deux siècles, sont les suivants :

- liberté de navigation pour les bâtiments et les équipages de toutes les nations ; cette liberté implique l'absence d'entraves d'ordre technique, fiscal, douanier, professionnel, administratif...

- égalité de traitement de tous les pavillons ;

- liberté de transit de toutes les marchandises avec ou sans entreposage ou transbordement ;

- les facilités accordées pour l'importation, l'exportation ou le transit sur une autre voie de transport ou par une autre frontière de terre doivent également être accordées aux transports sur le Rhin ;

- pour ce qui concerne le transit direct, les formalités douanières sont limitées à la présentation d'un manifeste, à la clôture des cales ou au gardiennage ;

- obligation pour les Etats d'ouvrir des ports francs, ainsi que des ports ou lieux de déchargement ou de chargement ;

- les dispositions réglementaires relatives à la sécurité des bateaux, à la police de la navigation ou à la sécurité des transports sont uniformisées et élaborées en commun accord, (certificat de visite, patente de batelier, transport de matières dangereuses, clôtures douanières des bateaux, police de la navigation) ;

- obligation pour les Etats d'entretenir la voie d'eau, de coordonner les travaux hydrotechniques et de supprimer toute entrave d'ordre technique (ouvrages d'art, ponts);

- **institution d'une juridiction spéciale à la charge des Etats riverains, mais dont les compétences sont fixées par la Convention, et droit pour les parties de porter, à leur choix, leurs recours devant la Commission Centrale ou devant une Cour nationale ;**

- droit de plainte à la Commission Centrale pour tout intéressé.

Cette réglementation découle des principales modifications suivantes à la convention de Mannheim de 1868 :

a) Convention de Strasbourg du 20 novembre 1963 portant amendement à la Convention de 1868 (entrée en vigueur le 14 avril 1967) : l'objet de la révision a été d'actualiser le texte essentiellement en matière de fonctionnement interne de la Commission centrale (règle de la présidence tournante notamment). Les amendements ont été intégrés au texte dans ce qui constitue ainsi la « Convention révisée pour la navigation du Rhin ».

b) Protocole additionnel n° 1 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin signé à Strasbourg le 25 octobre 1972 (entrée en vigueur le 1^{er} février 1975). Son objet était d'abroger le protocole additionnel du 18 septembre 1895 ayant trait aux modalités de répression des infractions par des autorités administratives.

c) Protocole additionnel n° 2 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin signé à Strasbourg le 17 octobre 1979 (entrée en vigueur le 1^{er} février 1985). Son objet était de permettre l'ouverture de négociations avec la Communauté européenne dans la perspective de son adhésion à la Commission du Rhin et d'accorder le même traitement aux bateaux d'Etats non-rhéniens de la Communauté que celui dont bénéficiaient les bateaux des

pays riverains (il convient de rappeler que la perspective de l'entrée de l'UE à la CCNR ne s'est pas matérialisée).

d) Protocole additionnel n° 3 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin signé à Strasbourg le 17 octobre 1979 (entrée en vigueur le 1^{er} septembre 1982). Son objet était de modifier le régime des amendes en abandonnant la référence à la parité officielle de l'or et de soumettre certains bâtiments non visés jusqu'à présent à l'exigence de la patente du Rhin.

e) Protocole additionnel n° 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin signé à Strasbourg le 25 avril 1989 (entrée en vigueur le 1^{er} août 1991). Son objet était de soumettre la navigation rhénane à des mesures de déchirage destinées à réduire la capacité excédentaire de la flotte de bateaux de marchandises naviguant sur le Rhin.

f) Protocole additionnel n° 5 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin signé à Strasbourg le 29 avril 1999 (non entré en vigueur mais mis en application de manière anticipée). Son objet était de proroger les mesures de réduction des capacités adoptées précédemment.

g) Protocole additionnel n° 7 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin signé à Strasbourg le 27 novembre 2002 (entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2004) : son objet était d'admettre les certificats communautaires délivrés aux bateaux issus des Etats membres de l'Union Européenne, comme équivalents aux certificats rhénans, afin de permettre la circulation des bateaux disposant de tels certificats sur le Rhin.

II. LA CONTINUELLE CROISSANCE DU TRAFIC DE PASSAGERS ET DE MARCHANDISES REQUIERT UNE RÉGLEMENTATION ASSORTIE DE SANCTIONS PLUS LOURDES

A. LA SPÉCIFICITÉ DU RÉGIME JURIDIQUE INSTAURÉ PAR L'ACTE DE MANNHEIM

Celui-ci, par son article 32, dispose que « les contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation, établies pour le Rhin d'un commun accord par les gouvernements des Etats riverains, seront punies d'une amende d'un montant correspondant au minimum à 3 et au maximum à 2 500 droits de tirage spéciaux (DTS) sur le Fonds monétaire international. »

Ordinairement, lorsqu'une convention internationale est assortie de sanctions pénales, le texte se borne à donner des indications aux Etats, en prévoyant le plus souvent un plancher pour les sanctions et en laissant le soin aux législateurs nationaux d'édicter les infractions et les peines correspondantes. En revanche, selon l'acte de Mannheim, c'est la commission du Rhin elle-même qui détermine le plafond que les sanctions définies au niveau national ne peuvent dépasser.

L'autorité compétente pour édicter les sanctions –sous réserve que ces dernières ne dépassent pas le plafond imposé par l'article 32– demeure l'Etat membre. L'articulation entre les règles de police et les sanctions qui s'y appliquent pourrait poser des difficultés, compte tenu du fait que les premières sont édictées par la commission du Rhin et les secondes relèvent de la compétence des Etats. En pratique, ces difficultés ont toutefois été surmontées. En effet, le « règlement de police pour la navigation du Rhin » qui édicte les prescriptions de police constitue très largement un décalque du règlement général de police de la navigation » s'appliquant en France (hors Rhin et Moselle internationale), ce qui permet un régime de sanction uniforme (mais limité aujourd'hui sur le Rhin à 2 500 DTS). **En outre, un catalogue de peines très précis, mais à valeur seulement indicative, a été élaboré par la commission du Rhin à l'intention des juridictions nationales,** afin de guider utilement celles-ci et d'harmoniser les peines prononcées pour les infractions commises sur l'ensemble de la voie fluviale.

Il convient enfin de rappeler que **le respect du « droit rhénan » est assuré, en application de l'acte de Mannheim, par un ordre juridictionnel spécifique, qui comporte des « tribunaux rhénans » dans chaque Etat membre,** constituant un premier degré de juridiction, et une chambre des appels de la commission du Rhin.

Le relèvement du plafond des amendes a été décidé à la demande des administrations chargées de la police de la navigation du Rhin de l'ensemble des Etats riverains.

Un tel relèvement n'avait pas été effectué depuis 1979. Depuis la dernière révision de cette disposition, les Etats contractants ont connu des modifications de leur propre réglementation, qui prend désormais davantage en compte, en particulier, les préoccupations relatives à la protection de l'environnement. Des sanctions lourdes peuvent ainsi être justifiées par la gravité des dommages susceptibles d'être causés à l'environnement à l'occasion des transports fluviaux. Par ailleurs, un relèvement du plafond des amendes est d'autant plus nécessaire que le Rhin concentre une large part du trafic fluvial réalisé en Europe et que les enjeux de sécurité y sont donc essentiels.

C'est pourquoi l'article 32 est modifié, pour augmenter le montant des amendes punissant les infractions aux prescriptions de police de navigation. Celles-ci passeront de 2 500 droits de tirage spéciaux (DTS) à 25 000 €. En outre, le protocole additionnel supprime le montant minimum de 3 DTS précédemment fixé.

L'article I du Protocole substitue ce nouveau montant aux sommes énumérées précédemment en DTS. Les **articles II et III** décrivent le processus de ratification et d'entrée en vigueur. **L'article IV** précise que le Protocole est rédigé dans chacune des langues de travail de la Commission du Rhin : allemand, français et néerlandais.

B. LES RAISONS DU RETARD RELATIF À LA RATIFICATION PAR LA FRANCE

Rappelons que l'ensemble des Etats membres de la CCNR ont ratifié le protocole, à l'exception de la France.

Cette situation est ainsi commentée par le ministère des affaires étrangères et européennes :

« La France a tardé à procéder à l'adoption de cet instrument en raison d'une difficulté de compréhension de la portée exacte de cette modification. En effet, l'article 32 nouveau pouvait être interprété comme constituant la seule règle en matière de sanctions liant le juge rhénan, à qui semblait dès lors conférée la faculté d'infliger une amende d'un montant élevé à toute infraction, quelle qu'ait été sa gravité. Ceci ne paraissait pas conforme à l'exigence d'une proportionnalité des peines et des délits qui soit légalement déterminée.

Il est donc apparu nécessaire de préciser, par une déclaration interprétative adoptée à cet effet par les Etats parties, que l'objet du protocole n° 6 est bien de fixer un plafond, qui entre en jeu sans préjudice du droit interne, lequel détermine seul les délits et les peines qui leur sont applicables. Par conséquent le droit interne continuera à déterminer les sanctions selon la gravité des infractions commises, sous la seule réserve que les peines infligées par les juridictions compétentes ne puissent dépasser le plafond fixé. Cette interprétation est d'ailleurs conforme à celle qui a toujours été donnée par les juridictions ayant à appliquer l'article 32 de l'Acte de Mannheim. »

Une déclaration commune des Etats membres, conclue le 29 mai 2008, est, de ce fait, ajoutée au texte du Protocole.

C. L'ÉTAT DU CONTENTIEUX DES « TRIBUNAUX RHÉNANS »

En France, c'est le tribunal d'instance de Strasbourg qui est juge rhénan de premier degré (loi du 19 mars 1934), et la juridiction d'appel est la cour d'appel de Colmar (loi du 15 juin 1966). De 1995 à 2010, le tribunal du Rhin de Strasbourg a rendu 1 265 jugements, et la cour d'Appel de Colmar 12 arrêts (pour cette dernière, de 1970 à 2010, 87 appels au total ont été enregistrés ; la série complète des statistiques des jugements du tribunal du Rhin avant 1995 n'est pas disponible).

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 2 février 2011, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a procédé à l'examen du présent projet de loi.

Suivant les conclusions du rapporteur, la commission a adopté le projet de loi et proposé qu'il fasse l'objet d'une procédure d'examen simplifié en séance publique.

ANNEXE I -
PROTOCOLE 19 - RECOMMANDATIONS POUR DES AMENDES
UNIFORMES APPLICABLES EN CAS D'INFRACTIONS AUX
PRESCRIPTIONS DE POLICE APPLICABLES SUR LE RHIN ET
LA MOSELLE

La Commission Centrale,

constatant que, dans les règlements de police en vigueur sur le Rhin et sur la Moselle, les principales règles de conduite applicables aux conducteurs de bateaux sont d'une teneur équivalente voire identique,

dans le souci d'uniformiser le droit des deux régimes fluviaux,

souhaitant que les infractions aux prescriptions de police arrêtées en commun soient sanctionnées autant que possible de manière uniforme dans les Etats membres,

adopte les recommandations ci-annexées pour des "amendes uniformes applicables en cas d'infractions aux prescriptions de police en vigueur sur le Rhin et sur la Moselle",

invite ses Etats membres à communiquer ces recommandations pour des amendes uniformes en navigation rhénane à leurs autorités compétentes nationales et à faire en sorte que ces recommandations soient appliquées autant que possible,

invite ses Etats membres à mettre également ces recommandations à la disposition des tribunaux concernés afin de faciliter la fixation de sanctions,

charge son Comité du Règlement de police d'adapter si nécessaire ces recommandations en fonction des modifications apportées aux prescriptions de police applicables à la navigation, à sa propre initiative et en coopération avec le Comité de la police de la navigation et du balisage du chenal de la Commission de la Moselle.

Annexe au protocole 19

Afin d'améliorer la sécurité et le bon ordre de la navigation et de contribuer à l'harmonisation du droit fluvial, les organes compétents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission de la Moselle, dont les délégations sont composées d'experts nationaux en sécurité nautique, ont élaboré une liste uniforme des amendes applicables en cas d'infraction aux règlements de polices en vigueur sur le Rhin et sur la Moselle. En effet, les principales prescriptions relatives au comportement des conducteurs de bateaux fixées dans les deux règlements sont de même teneur

voire identiques. Des sanctions inégales des infractions poseraient des problèmes sur le plan juridique et seraient perçues comme étant injustes par les personnes concernées.

Les experts ont procédé à une appréciation de l'importance des différentes prescriptions, les unes par rapport aux autres, ainsi que des conséquences des infractions sur la sécurité et le bon ordre de la navigation. Les montants indiqués dans la présente liste des amendes constituent ainsi un système global cohérent.

Les deux commissions fluviales ont conscience du fait que les infractions aux règlements de police sont sanctionnées sur la base du droit national de leurs Etats membres et que les sanctions relèvent pour certaines de la compétence exclusive des tribunaux dont il convient de respecter l'indépendance.

Par conséquent, la présente liste est à considérer comme une recommandation et non comme une décision exigeant une transposition en droit national. Cette liste qui reflète la position harmonisée et concertée à l'échelle internationale des experts en sécurité de la navigation sur la gravité des infractions aux règles de conduite est mise à la disposition des tribunaux et autres organes compétents chargés de sanctionner les infractions aux prescriptions de police.

ANNEXE II - TONNAGE DU TRAFIC DE MARCHANDISES SUR LE RHIN PAR PAYS

Eurostat - millions de tonnes

Année	NL	DE	BE	FR	LU	AT	PL	SK	BG	RO
1990	286,1	231,6	99,4	66,1	11,6	nc	nc	nc	nc	nc
2000	313,7	244,2	120,1	70,7	11,5	11	nc	3,5	nc	nc
2001	328,9	236,1	127,9	68,4	11,1	11,6	nc	3,2	6,4	1nc
2002	311,5	231,7	134,5	67,1	11,3	12,3	nc	3,3	6,4	1nc
2003	293,4	220	137,1	63,7	9,7	10,7	nc	2,6	7,3	1nc
2004	319,2	235,9	147,2	67,3	11,2	9,1	7,3	2,7	4,4	29,9
2005	317,6	236,8	160,4	68,3	10,4	9,3	7,2	2,4	5,3	32,8
2006	317,9	243,5	165,9	71,4	11,4	19,2	6,6	2,3	5,9	29,3
2007	352	249	134,6	76	10	12,1	6,4	8	6,6	29,4
2008	344,8	245,7	130,4	72,8	11	11,2	6,1	8,4	11	30,3
2009	271,5	203,9	nc	68	8,2	9,2	3,4	nc	nc	24,7

Eurostat - milliards de tonnes km

Année	NL	DE	BE	FR	LU	AT	PL	SK	BG	RO
1990	35,6	54,8	5,4	7,6	0,4	nc	nc	nc	nc	nc
2000	41,3	66,5	7,2	9,1	0,4	2,4	nc	nc	nc	nc
2001	41,8	64,8	7,7	8,3	0,4	2,6	nc	nc	0,4	nc
2002	40,8	64,2	8,1	8,3	0,4	2,8	nc	0,1	0,6	nc
2003	39	58,1	8,2	8	0,3	2,3	nc	0,1	0,6	nc
2004	43,1	63,7	8,4	8,4	0,4	1,7	0,4	0,1	0,7	7
2005	42,2	64,1	8,6	8,9	0,3	1,8	0,3	0,1	0,8	8,4
2006	42,3	64	8,9	9	0,4	1,8	0,3	0,1	0,8	8,2
2007	45,9	64,7	9	9,2	0,3	2,6	0,3	1	1	8,2
2008	45,3	64,1	8,7	8,9	0,4	2,4	0,3	1,1	2,9	8,7
2009	35,7	55,7	nc	8,7	0,3	2	0,2	nc	5,4	11,7

ANNEXE III - TRAFIC DE MARCHANDISES EN FRANCE MÉTROPOLITAINE PAR BASSIN

unité millions de tonnes - kilomètres

Régions de voies navigables	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Voies navigables du Nord Pas de Calais	984	949	899	884	803	
Voies de liaison entre Paris, le Nord et l'Est	940	964	867	838	757	
Seine et canaux annexes	2719	2693	2711	2774	2994	
Voies navigables de l'Est	600	700	623	659	509	
Rhin, Grand canal d'Alsace et canaux annexes	1291	1256	1310	1195	1091	
Voies navigables du centre	31	27	23	22	19	
Rhône et basse Saône	1291	1362	1111	1132	1250	
TOTAL	7856	7951	7544	7504	1423	

ANNEXE IV - LE COURS DU RHIN

Source Google : Rhin



L'un des principaux fleuves d'Europe, d'une longueur de 1 320 km. Naissant dans l'est de la Suisse, le Rhin coule vers le nord-ouest, traversant la France, l'Allemagne et les Pays-Bas, jusqu'à son embouchure au bord de la mer du Nord. Il draine un bassin d'environ 220 000 km². Ses principaux affluents sont l'Aare (Aar), le Neckar, le Main, la Lahn, l'Ille, la Ruhr et la Lippe. D'un point de vue commercial, le Rhin représente la voie navigable intérieure la plus importante du monde. Le fleuve a grandement influé sur l'histoire, la culture et l'économie européennes, de l'époque romaine à nos jours.

Le Rhin est navigable depuis son embouchure jusqu'à Bâle, à 800 km en amont, par les gros remorqueurs. De nombreux cours d'eau, dont la Seine, l'Elbe, le Rhône, la Saône et le Danube, lui sont reliés par canaux, ainsi que certains affluents, dont le Neckar, la Moselle et le Main. L'aménagement du canal Rhin-Rhône reste en projet. Le Rhin draine d'importantes régions industrielles et agricoles. Charbon, minerai de fer, céréales, potasse, pétrole, fer, acier, bois sont transportés sur le fleuve. Son trafic total qui a presque quintuplé en cinquante ans atteignait près de 300 millions de t en 1990. Il alimente les grands ports maritimes de Rotterdam, d'Anvers et d'Amsterdam. De nombreux barrages hydroélectriques ont été construits.