



N° 3595

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 28 juin 2011.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI, adopté par le Sénat, *autorisant la ratification du protocole additionnel n° 6 à la convention révisée pour la navigation du Rhin,*

PAR M. ANDRE SCHNEIDER

Député

ET

**ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES
ÉTRANGÈRES**

Voir les numéros :

Sénat : **356** (2009-2010), **279**, **280** et T.A. **81** (2010-2011).

Assemblée nationale : **3243**.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I – LA NAVIGATION SUR LE RHIN	7
A – LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN	7
B – LA REGLEMENTATION ACTUELLE	8
II – LA SANCTION DES INFRACTIONS A LA NAVIGATION	11
A – LE REGIME DES SANCTIONS	11
B – LE SIXIEME PROTOCOLE	12
CONCLUSION	15
EXAMEN EN COMMISSION	17
ANNEXES	19
<hr/>	
ANNEXE – TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES	25

Mesdames, Messieurs,

La commission des affaires étrangères est saisie du projet de loi autorisant la ratification du protocole additionnel n° 6 à la convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

L'objet modeste de ce protocole, signé le 21 octobre 1999, est d'augmenter le montant maximal des amendes punissant les infractions aux prescriptions de police en matière de navigation du Rhin. L'alourdissement des sanctions répond aux préoccupations actuelles en matière de sécurité et de protection de l'environnement alors que le trafic sur la principale voie navigable européenne connaît une croissance continue.

Ce protocole met ainsi en conformité avec les législations nationales des Etats riverains, qui tiennent d'ores et déjà compte de ces exigences, le régime juridique du Rhin dont l'origine remonte au début du XIX^{ème} siècle et que met en œuvre la commission centrale pour la navigation du Rhin.

I – LA NAVIGATION SUR LE RHIN

Comme en témoignent les données figurant en annexe, la navigation sur le Rhin ne cesse de se développer. Avec environ 310 millions de tonnes de marchandises transportées chaque année, le Rhin constitue l'axe fluvial majeur européen. Il concentre en effet à lui seul près des deux tiers du trafic fluvial réalisé en Europe. Les bateaux qui y circulent sont soumis à une réglementation spécifique édictée par la Commission centrale pour la navigation du Rhin, organisation internationale regroupant les Etats Rhénans (Pays-Bas, France, Allemagne, Suisse, Belgique).

A – La commission centrale pour la navigation du Rhin

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) est la doyenne des organisations internationales.

L'acte final du congrès de Vienne, qui consacrait en 1815 le principe de la liberté de navigation sur les cours d'eau internationaux, prévoyait la création d'une commission centrale « *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 Etats riverains, sur tout ce qui regarde la navigation* » (annexe 16B).

La première réunion de la commission centrale pour la navigation du Rhin se tient le 15 août 1816 à Mayence. D'abord implanté à Mannheim, le siège de la CCNR est depuis 1920 à Strasbourg.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin : organisation et fonctionnement

La Commission est composée par les représentants des Etats membres : Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas, Suisse. La délégation de chaque Etat membre se compose de 4 représentants et 2 suppléants.

Les commissaires se réunissent deux fois par an en session plénière. La présidence est assurée par le président de la Commission, désigné pour une période de 2 ans par chacun des Etats contractants à tour de rôle.

Les résolutions sont adoptées à l'unanimité et portent sur :

- les propositions visant à promouvoir la navigation du Rhin,
- les Règlements techniques et administratifs relatifs à la sécurité de la navigation et les amendements à ces Règlements,
- les plaintes et manquements dans l'application de l'Acte de Mannheim.

Les missions et compétences de la CCNR sont les suivantes :

- veiller au respect des principes contenus dans la Convention de Mannheim ;
- assurer la sécurité de navigation, grâce à l'adoption notamment de nombreux règlements (règlement de police pour la navigation du Rhin, règlement de visite des bateaux du Rhin, règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin, règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin, etc) ;

– oeuvrer en faveur de l'unité du régime rhénan et plus largement de l'unification du droit fluvial ;
– promouvoir dans le domaine économique, à travers les propositions des gouvernements des Etats membres, la prospérité de la navigation rhénane ;
– délibérer sur les propositions des Etats membres, spécialement sur celles qui auraient pour objet de compléter ou de modifier la convention ;
– examiner toutes les plaintes auxquelles donnent lieu l'application de la convention et l'exécution des règlements concertés entre les Gouvernements riverains et des mesures adoptées d'un commun accord. Ce droit de plainte est ouvert à tout particulier, à toute collectivité ou tout Gouvernement ;
– sur le plan social, la Commission gère l'accord concernant la sécurité sociale des bateliers rhénans, l'accord européen concernant la sécurité sociale des bateliers de la navigation intérieure et rhénane (Europe centrale et orientale et Europe de l'ouest), ainsi que l'accord sur les conditions de travail en navigation rhénane ;
– la Commission a enfin un rôle international qui s'étend au-delà du bassin rhénan. Elle est en relation avec d'autres organisations internationales et participe à leurs travaux.

Le 31 mars 1831 est adoptée la convention de Mayence qui rassemble les règles applicables à la navigation du Rhin : si le droit d'étape – obligation de débarquer sa marchandise et de la mettre en vente pendant quelques jours, et ne continuer son voyage que si aucun acquéreur ne s'est présenté, après avoir acquitté la taxe correspondante à ce 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.

Une révision de la convention s'impose rapidement pour faire face à 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. La convention de Mannheim, signée le 17 octobre 1868, codifie les règles et les 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 ainsi le véritable statut international de la navigation du Rhin.

B – La réglementation actuelle

En dehors du présent protocole, la convention a été modifiée à sept reprises par les textes suivants :

– 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 est 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 ;

– 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 est d'abroger le protocole additionnel du 18 septembre 1895 ayant trait aux modalités de répression des infractions par des autorités administratives ;

– 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 est 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 concrétisée) ;

– 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 est 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 ;

– 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 est 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 ;

– 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 est de proroger les mesures de réduction des capacités adoptées précédemment ;

– 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 est d'admettre les certificats communautaires délivrés aux bateaux issus des Etats membres de l'Union européenne, comme équivalents aux certificats rhéniens, afin de permettre la circulation des bateaux disposant de tels certificats sur le Rhin.

L'acte de Mannheim définit les principes qui régissent la navigation rhénane : liberté de la navigation, égalité de traitement des bateliers et des flottes, exemption de taxes sur la navigation, simplification du dédouanement, obligation des Etats de maintenir et d'améliorer l'état du fleuve, prescriptions uniformes relatives à la sécurité du bateau et au trafic fluvial, juridiction commune pour les affaires de la navigation, tribunaux de la navigation du Rhin, possibilité de recours devant la Commission centrale en vue du respect des dispositions de la convention et des mesures prises en son exécution.

La commission centrale s'assigne deux objectifs essentiels : favoriser la prospérité de la navigation rhénane et européenne et garantir un haut niveau de sécurité pour la navigation et son environnement.

Cette dernière préoccupation est à l'origine du protocole soumis à la commission des affaires étrangères qui vise à alourdir les sanctions encourues en cas d'infraction aux règles de la navigation.

II – LA SANCTION DES INFRACTIONS A LA NAVIGATION

600 infractions sont constatées en moyenne chaque année sur le Rhin français. Le sixième protocole additionnel à la convention révisée pour la navigation du Rhin, signé le 21 octobre 1999, a pour unique objet d'augmenter le montant maximal des amendes punissant les infractions aux prescriptions de police en matière de navigation. La sanction de ces infractions obéit à un régime juridique original puisque les Etats membres et la CCNR partagent la compétence de leur détermination.

A – Le régime des sanctions

En matière de sanctions pénales, le régime juridique rhénan diffère des conventions internationales habituelles. En effet, l'article 32 de la convention dispose que « *les contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation, établies pour le Rhin d'un commun accord par les gouvernements des États riverains, seront punies d'une amende d'un montant correspondant au minimum à 3 et au maximum à 2 500 droits de tirage spéciaux sur le fonds monétaire international [...]* ». Or, traditionnellement, les textes internationaux laissent le soin aux législateurs nationaux d'édicter les infractions et les peines correspondantes, sans prévoir de plafond pour ces dernières. La compétence ainsi reconnue à la Commission centrale pour fixer le plafond des sanctions pourrait se heurter à la compétence de l'Etat membre pour déterminer les dites sanctions.

Cette difficulté est en pratique surmontée grâce à trois moyens : le règlement de police pour la navigation du Rhin qui établit les prescriptions de police s'inspire très largement du règlement général de police de la navigation qui s'applique en France, favorisant ainsi l'uniformité du régime de sanction ; en outre, un catalogue de peines très précis ⁽¹⁾, 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 ; enfin, 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.

(1) *Protocole 19 : Recommandations pour des amendes uniformes applicables en cas d'infractions aux prescriptions de police applicables sur le Rhin et la Moselle : catalogue des peines.*

Le tribunal d'instance de Strasbourg est ainsi juge rhénan de premier degré ⁽¹⁾ et la juridiction d'appel est la cour d'appel de Colmar ⁽²⁾. De 1995 à aujourd'hui, le tribunal du Rhin de Strasbourg a rendu 1265 jugements et la cour d'appel de Colmar 12 arrêts (pour cette dernière, de 1970 à aujourd'hui, 87 appels au total ont été enregistrés ; on ne dispose pas de la série complète des statistiques des jugements du tribunal du Rhin avant 1995).

L'importance du trafic fluvial européen (environ 520 millions de tonnes, + 13,5 % sur la période 1995 -2006) et le développement important du transport spécialisé (plus de 60 millions de tonnes de matières dangereuses transportées chaque année par la voie fluviale) ont conduit à un renforcement progressif des règles de sécurité applicables à ce mode de transport, notamment sur le Rhin. C'est ainsi que la réglementation rhénane a été progressivement enrichie de règles particulières applicables au transport de matières dangereuses ou de passagers, d'obligation d'équipement à bord des bateaux (VHF, radar...) ou de règles de qualification et d'équipage plus contraignantes. Par ailleurs, la législation des différents pays riverains du Rhin relative à la police de la navigation est devenue plus rigoureuse, en matière de sécurité des personnes, d'atteintes à l'environnement se produisant en navigation ou de transport de matières dangereuses.

B – Le sixième protocole

En dépit de l'attention grandissante portée à la protection de l'environnement et à la sécurité et malgré leur traduction sur le plan pénal dans les Etats membres, aucun relèvement du montant des amendes n'avait été effectué depuis 1979 par la CCNR. Il s'agit donc aujourd'hui de mettre la convention en conformité avec des législations nationales souvent plus pénalisantes.

A cette fin, le sixième protocole modifie l'article 32 de la convention pour porter le plafond de 2500 droits de tirage spéciaux (soit environ 2 700 euros) à 25 000 euros et supprime le plancher jusqu'alors de 3 droits de tirage spéciaux (article 1^{er}). Les articles 2 et 3 portent sur la ratification et l'entrée en vigueur du protocole tandis que l'article 4 précise que celui-ci est rédigé dans chacune des langues de travail de la Commission : allemand, français et néerlandais.

Si ce relèvement du montant maximal des amendes est nécessaire au regard de sa législation, la France a néanmoins tardé à ratifier le protocole en raison d'une incertitude sur la portée de la modification qu'il propose.

(1) *Loi du 19 mars 1934.*

(2) *Loi du 15 juin 1966.*

En effet, le plafond actuel de 2 700 euros pour les amendes est insuffisant. La loi du 23 décembre 1972 ⁽¹⁾ prévoit des sanctions pouvant aller jusqu'à des peines d'emprisonnement d'une durée d'un an et des amendes d'un montant de 6 000 €. Il s'agit notamment du fait pour « *tout capitaine ou conducteur [de faire] naviguer un bateau à passagers avec un nombre de passagers supérieurs au maximum autorisé* » (article 11), ou encore de faire « *naviguer un bateau à passagers ou un bateau-citerne dont le permis de navigation a été suspendu ou retiré* » (article 4). Il en est de même, concernant le transport des matières dangereuses, pour lequel la loi du 31 décembre 1975 ⁽²⁾ a prévu des sanctions lourdes. La majorité des infractions délictuelles dans le domaine de la navigation intérieure est sanctionnée d'amendes comprises entre 3000 et 6000 euros.

Par ailleurs, 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 pour toute infraction, quelle qu'ait été sa gravité. Ceci pouvait sembler contrevir à l'exigence d'une proportionnalité des peines et des délits qui soit légalement déterminée.

C'est la raison pour laquelle il est 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 s'applique sans préjudice du droit interne, lequel détermine seul les délits et les peines. 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.

(1) Loi n° 72-1202 relative aux infractions concernant les bateaux, engins et établissements flottants circulant ou stationnant sur les eaux intérieures.

(2) Loi n°75-1335 relative à la constatation et à la répression des infractions en matière de transports publics et privés.

CONCLUSION

Le sixième protocole à la convention de Mannheim révisée, de portée limitée, permettra d'améliorer le respect des règles de navigation rhénane en matière de sécurité et de protection de l'environnement notamment.

Alors que la France est le seul Etat membre de la Commission centrale de navigation sur le Rhin à n'avoir pas encore ratifié le présent protocole, votre rapporteur est favorable à l'adoption du présent projet de loi.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission examine le présent projet de loi au cours de sa réunion du mardi 28 juin 2011.

Après l'exposé du rapporteur, un débat a lieu.

M. Jean-Claude Guibal. Quels sont les principaux pavillons des barges qui circulent sur le Rhin ? Quelle est la proportion entre les différents Etats ? Quelles sont les principales infractions constatées ? Quelle est la règle de proportion entre les infractions et les droits de tirage exigibles au titre des sanctions ?

M. André Schneider, rapporteur. Les Pays-Bas représentent le premier tonnage en 2009 avec 271 millions de tonnes. L'Allemagne représente 203 millions et la France 68 millions.

La grande majorité des infractions concernent le non-respect de la réglementation en matière de transport de passagers ou de produits, ainsi que celle relative à l'environnement.

Les droits de tirages spéciaux sont un instrument financier international créé en 1969 par le fonds monétaire international pour compléter les réserves des Etats membres. C'est la commission centrale pour la navigation sur le Rhin qui est responsable de l'édiction d'un catalogue indicatif de l'échelle des sanctions et des peines, mais *in fine*, l'application et le prononcé des sanctions dépend des juridictions nationales.

M. Jean-Paul Dupré. Y a-t-il beaucoup d'infractions à l'environnement, notamment en cas de délestage d'hydrocarbures ? Vous avez cité le chiffre de 600 infractions : cela me paraît très peu pour un trafic annuel de 310 millions de tonnes.

M. André Schneider, rapporteur. Le nombre d'infractions concerne le seul tronçon français. Concernant les atteintes à l'environnement, la réglementation actuelle couvre les principaux cas mais des modifications seront sans doute nécessaires pour prendre en compte les évolutions.

M. Jacques Remiller. L'Europe est frappée par une sécheresse majeure, et l'Allemagne en est l'une des principales victimes. Les experts allemands estiment que le débit du Rhin est inférieur de 50 à 60 % à sa moyenne annuelle. Si cette sécheresse devait se répéter, des solutions franco-allemandes pourraient-elles permettre de résoudre cette difficulté ?

M. André Schneider. Des niveaux trop faibles peuvent entraîner l'interruption du trafic sur le Rhin. Il faut toutefois rappeler que le Rhin a été canalisé il y a près de 50 ans, et que des bassins de réserve existent pour parer aux urgences pendant un certain temps. Les difficultés liées à l'environnement naturel ne se limitent pas à la sécheresse : des inondations peuvent aussi perturber la navigation sur le Rhin.

Suivant les conclusions du rapporteur, la commission *adopte* sans modification le projet de loi (n 3243).

*

La Commission vous demande donc d'*adopter*, dans les conditions prévues à l'article 128 du Règlement, le présent projet de loi dans le texte figurant en annexe du présent rapport.

ANNEXES

Récapitulatif des données relatives au trafic rhénan

1.000 tonnes

	trafic rhénan total	Rhin traditionnel		
	(estimation)	Total	cale citerne	cale sèche
1970	274424	193294	40467	152827
1980	282721	198166	48146	150020
1990	291396	202843	50696	152147
2000	317603	206998	50178	156820
2005	309361	198740	52616	146124
2006	315472	206154	52797	153357
2007	324000	208945	50817	158129
2008	316000	208319	52076	156244
2009	278000	171161	47733	123428

cale citerne = produits pétroliers et produits chimiques

cale sèche = autres produits

Source : CCNR, destatis

Données relatives aux transports de matières dangereuses sur le Rhin traditionnel

1000 tonnes

	Mat. Non dangereuses	Mat. Dangereuses	non défini	Total
0 Produits agricoles	6690	0	1416	8106
1 Denrées alimentaires, fourrages	8946	0	1869	10815
2 Combustibles minéraux solides	19584	0	3433	23018
3 Produits pétroliers	643	22921	4391	27956
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	18693	0	4103	22796
5 Produits métallurgiques	6774	0	1365	8139
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	29277	35	5827	35139
7 Engrais	2503	50	605	3158
8 Produits chimiques	3736	9811	2901	16448
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	12115	0	2675	14790
Total	108962	32818	28585	170364

Trafic de marchandises en France métropolitaine par bassin

unité millions de tonnes - kilomètres

Régions de voies navigables	2005	2006	2007	2008	2009
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

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	nc
2002	311.5	231.7	134.5	67.1	11.3	12.3	nc	3.3	6.4	nc
2003	293.4	220	137.1	63.7	9.7	10.7	nc	2.6	7.3	nc
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

Flotte de bateaux de commerce de transport de passagers en France

Paquebot fluvial

(bateau de croisière pouvant accueillir plus de 50 passagers pour plusieurs jours)

	Nord	<u>Rhin-Moselle</u>	Rhône-Saone	Seine Oise
2005		4	10	2
2006		4	10	6
2007		7	11	6
2008		7	11	8
2009		6	12	8

Péniche Hôtel

(bateaux de croisière pouvant accueillir au maximum 50 passagers pour plusieurs jours)

	Nord-Ile de France	Sud Ouest	Rhône-Saone	Centre Est
2005	7	20	7	32
2006	9	25	6	49
2007	9	25	7	47
2008	7	25	9	46
2009	5	25	9	33

Bateaux promenade

(bateaux de croisière sans nuitées à l'heure, la journée ou la 1/2 journée)

	France entière
2005	340
2006	350
2007	360
2008	380
2009	370

ANNEXE

TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Article unique

(Non modifié)

Est autorisée la ratification du protocole additionnel n° 6 à la convention révisée pour la navigation du Rhin signé à Strasbourg le 21 octobre 1999, et dont le texte est annexé à la présente loi.

NB : Le texte du protocole additionnel figure en annexe au projet de loi (n° 3243).