



**CONVENTION RELATIVE A LA COLLECTE, AU DEPÔT ET A LA
RECEPTION DES DECHETS SURVENANT EN NAVIGATION
RHENANE ET INTERIEURE**

BILAN

**10 ANS DE MISE EN ŒUVRE DE LA CDNI
QUELS ACQUIS POUR L'ENVIRONNEMENT ET LES
VOIES D'EAU EUROPÉENNES ?
QUELS DÉFIS POUR L'AVENIR ?**

10 ans de mise en œuvre de la CDNI
Quels acquis pour l'environnement et les voies d'eau
européennes ?
Quels défis pour l'avenir ?

SOMMAIRE

1. Introduction
2. Gouvernance
3. Déchets huileux et gras
4. Résidus de cargaison
5. Autres déchets
6. Environnement institutionnel
7. Communication et visibilité de la Convention
8. Quels défis pour les 10 prochaines années ?

Introduction

En 2019, la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) a **célébré ses 10 ans d'entrée en vigueur**.

En une décennie, cette convention internationale inédite a contribué substantiellement :

- à rendre la navigation intérieure **encore plus respectueuse** de l'environnement et
- à en faire un **mode de transport précurseur**, tant du point de vue de la collecte des déchets que de son financement international.

Contexte

La navigation sur les fleuves est **un des modes de transport les plus respectueux de l'environnement**. Mais comme toute activité, des déchets surviennent **inévitablement** lors de l'exploitation du bateau.

Conscients des enjeux environnementaux pour la navigation intérieure, six Etats ont décidé de mettre en place des règles internationales de **collecte, dépôt et réception des déchets**.

La CDNI est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2009 en Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse.



Objectifs de la Convention

La **prévention** ainsi que la **collecte, le dépôt et la réception des déchets** survenant lors de l'exploitation des bateaux contribuent de manière substantielle à :

- la protection de l'environnement,
- l'amélioration de la sécurité de la navigation intérieure,
- l'amélioration de la qualité de l'eau et de l'air,
- ainsi qu'à la santé et au bien-être des personnels et usagers de la navigation.

Principes de la Convention

La CDNI pose une **interdiction générale de déversement et de rejet des déchets** survenant à bord ainsi que des parties de cargaison. Les exceptions à cette interdiction sont strictement encadrées.

La CDNI va

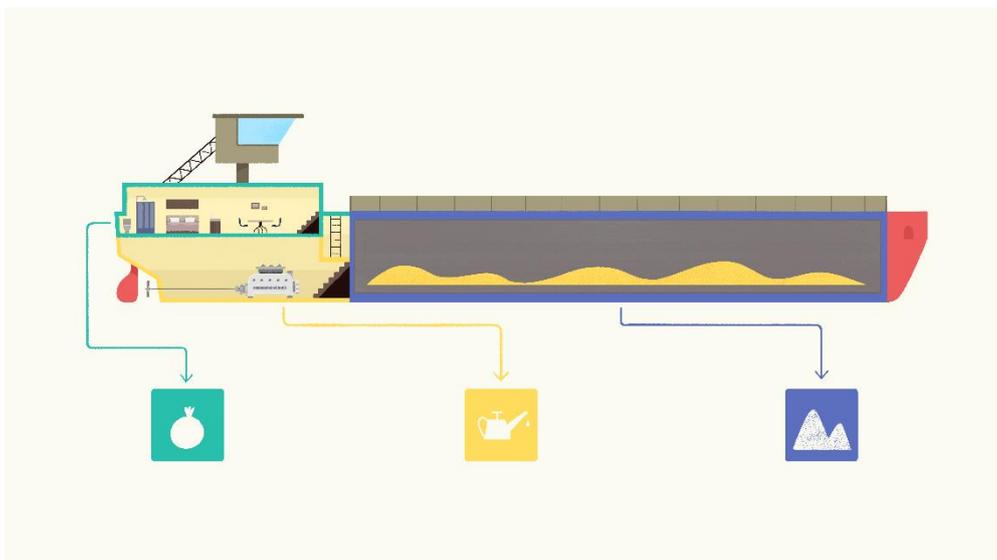
- **encourager la prévention** de la production des déchets,
- **diriger les déchets vers les stations de réception** le long du réseau des voies navigables,
- **assurer un financement adéquat** en tenant compte du **principe du « pollueur – payeur »**,
- **faciliter le contrôle** du respect des interdictions de déversement et de rejet dans l'eau de surface des déchets concernés.

Pourquoi des Parties A, B et C ?

Tous les déchets d'un bateau ne répondent pas aux mêmes exigences : quantité, fréquence et moment du dépôt, infrastructures de collecte, procédures de dépôt....

Pour cette raison, le Règlement d'application de la CDNI fait une **distinction suivant la nature du déchet**. Le Règlement d'application définit la **méthode dans le traitement des déchets** et la **responsabilité** correspondant aux acteurs effectivement concernés.

Le **mode de financement** et les **outils du financement** seront également différents selon les déchets.



	 Partie A Déchets huileux et graisseux	 Partie B Résidus de cargaison	 Partie C Autres déchets
Méthode	<p>Réseau international de stations de réception (bateaux déshuileurs, camions, stations fixes)</p>	<p>Encourager la prévention de la production des résidus Optimiser le déchargement Prescrire des standards de déchargement clairs et lisibles</p>	<p>Règles pour prescrire 1) la collecte à bord 2) le dépôt à terre</p>
Financement / responsabilité	<p>Financement indirect Droit d'accès à tout le réseau dès paiement de la rétribution d'élimination à chaque avitaillement (par l'exploitant du bateau)</p>	<p>Supporté par le marché L'affréteur/le destinataire de la cargaison prend en charge les frais de nettoyage / lavage du bateau.</p>	<p>Différentes formes de financement selon le type de déchets Le conducteur est responsable pour la collecte et le tri sélectif à bord et le dépôt à terre.</p>
Outils	<p>Carnet de contrôle des huiles usagées SPE-CDNI :  ECO-compte ECO-carte</p>	<p>WaSto Attestations de déchargement Guides pratiques FAQs</p>	<p>Dispositifs dédiés aux terminaux fluviaux pour les bateaux à passagers, équipement spécifique (stations d'épuration de bord), dépôt local (écluses, ports), dépôts aux raccordements communaux</p>

Gouvernance

Les États contractants siègent deux fois par an au sein de la **Conférence des Parties Contractantes (CPC)**. La CPC est l'instance suprême de la CDNI. La CPC :

- examine et décide à l'unanimité des **amendements** à apporter à la Convention et à ses annexes ;
- prend des **résolutions** (péréquation financière annuelle, fixation du montant de la rétribution d'élimination, programme de travail etc.)
- décide du **budget** annuel (auquel les États contribuent à parts égales) ;
- tranche les différends concernant **l'interprétation et l'application** de la CDNI ;
- contrôle **l'application** des dispositions de la Convention ;
- fait des recommandations aux États concernant les **adaptations du réseau** de stations de réception.

Outre les représentants des États, les représentants

- des institutions nationales (IN),
- des États observateurs et
- des organisations internationales

peuvent participer à titre d'observateur.

La CPC est appuyée par un **groupe de travail (CDNI/G)**, lequel effectue les travaux préparatoires (projets de résolutions, analyses d'impact, FAQ, brochures d'information, et tout autre document de travail utile à la prise de décision de la CPC. Ce groupe de travail est constitué par des délégations des États contractants et des représentants des organisations agréées.

L'instance internationale de péréquation et de coordination (IIPC) est l'instance dédiée à la mise en œuvre de la Partie A. Elle est chargée de :

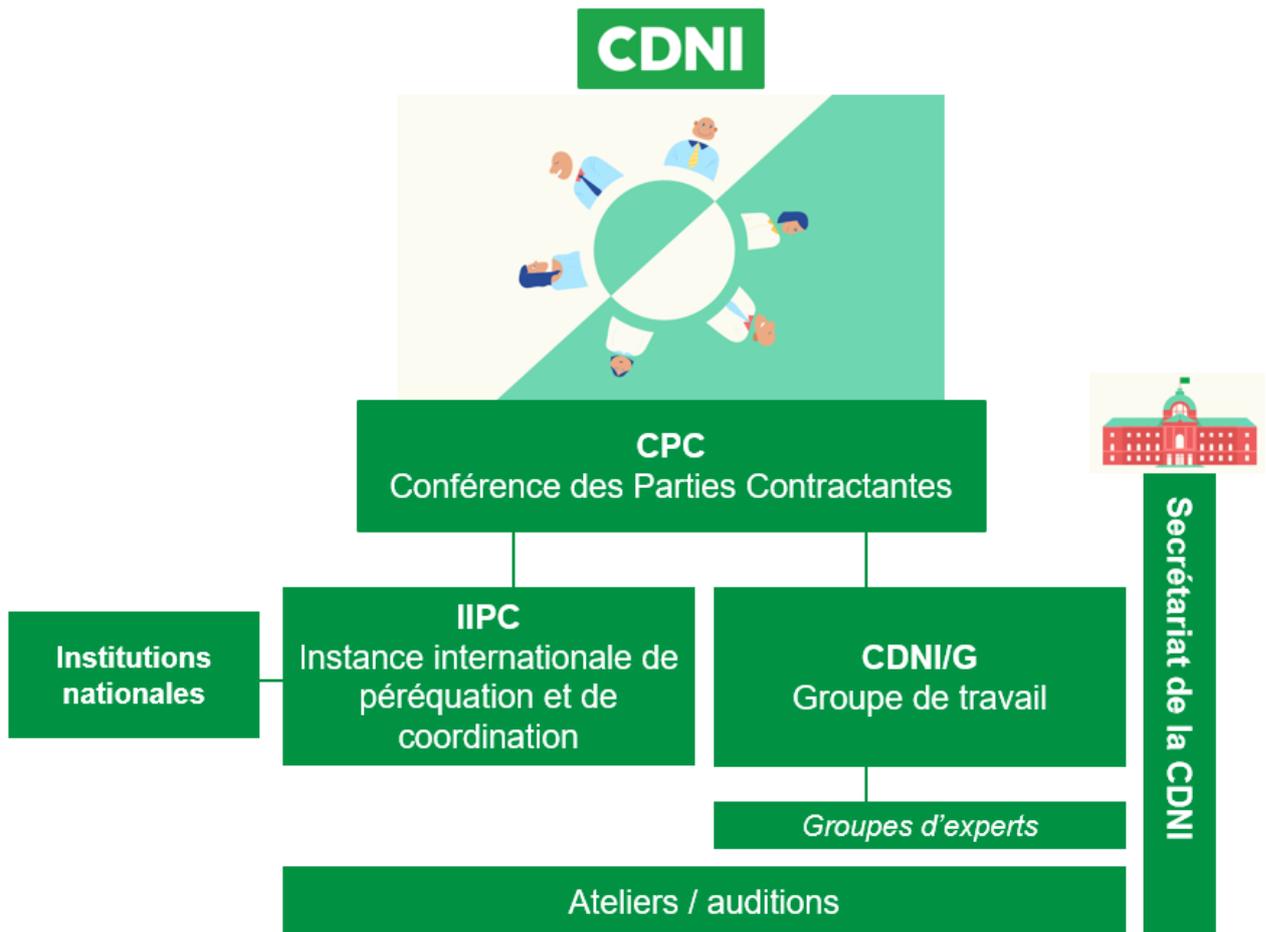
- **assurer la péréquation financière** entre les institutions nationales,
- examiner la nécessité **d'adapter le réseau des stations de réception**,
- procéder à **l'évaluation annuelle** du système de financement et de la rétribution d'élimination : elle présente un rapport annuel public.
- faire, sur la base de l'évaluation annuelle, des **propositions d'adaptation ou recommandations** soumises à la CPC.

La composition de l'IIPC est singulière : **une place particulière est donnée à la profession de la navigation intérieure.**

Chaque délégation comprend deux représentants de chaque institution nationale (organe en charge de l'organisation de la collecte et de la gestion du système de financement), dont l'un est un représentant de la profession.

Le Secrétariat de la CDNI est confié au Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Son rôle vise à

- garantir le bon fonctionnement de la Convention en assurant la préparation et l'organisation des réunions,
- assurer une bonne coordination entre les différents organes,
- fournir l'appui nécessaire à la prise de décision des États,
- représenter la CPC auprès d'autres organisations internationales,
- communiquer et diffuser les informations sur la CDNI auprès du public intéressé.





Déchets huileux et grassex

La Partie A traite des **déchets huileux et grassex survenant lors de l'exploitation des bateaux**, à savoir des huiles usagées, eaux de fond de cale, graisses, chiffons huileux, filtres usagés et récipients vides. Les quantités produites varient selon le type, l'activité et l'équipement du bateau. La fréquence de l'élimination est variable mais **tous les bateaux doivent inévitablement remettre ces déchets régulièrement**.

➤ Méthode appliquée

Chaque État confie l'organisation de la collecte à une institution nationale. Celle-ci est chargée de mettre en place **un réseau de stations de réception suffisamment dense** pour proposer à la navigation intérieure des possibilités d'élimination qui répondent à ses besoins. Selon le cas, il peut s'agir de :

- bateaux déshuileurs qui viennent s'amarrer tandis que le bateau est stationné ou fait route,
- stations fixes,
- camions-citernes.

L'institution nationale est également responsable de la gestion du système de financement défini à la partie A.

➤ Financement/responsabilité(s)

L'élimination de ces déchets est financée par une **rétribution d'élimination** versée par **l'exploitant du bateau**.

Le financement indirect sous forme de paiement couplé à l'approvisionnement en gazole ôte tout intérêt à une élimination inappropriée et est, pleinement accepté par la profession.

Lors de la signature de la CDNI en 1996, les États contractants se sont accordés sur une rétribution d'élimination uniformément appliquée dans tous les États de 7,50 euros pour 1 000 litres de gazole détaxé avitaillé. Ce montant est augmenté pour la première fois en 2021 (8,50 euros).

➤ Outils

Un **système de paiement électronique (SPE-CDNI)** a été introduit dès 2011 pour la collecte et l'élimination des déchets huileux et grassex.

Pour s'acquitter de la rétribution, il est nécessaire d'**ouvrir un ECO-compte** qui est la clef d'accès au SPE-CDNI.

- Chaque bateau qui navigue dans le champ d'application de la CDNI a l'obligation **d'ouvrir un ECO-compte** auprès de l'IN de son choix.
- L'exploitant ou le propriétaire du bateau **crédite son ECO-compte** sur lequel les rétributions d'élimination seront prélevées.
- **L'ECO-carte**, rattachée à l'ECO-compte, permet aux bateliers de s'acquitter de la rétribution d'élimination lors de l'avitaillement (8,50 € / 1000 litres de gazole [au 1^{er} janvier 2021]).

L'ECO-carte permet de déposer, sans coûts supplémentaires, les déchets huileux et grassex survenant lors de l'exploitation des bateaux aux stations de réception prévues dans le périmètre de la Convention.

Pour en savoir plus : rendez-vous sur la page dédiée « [Ouvrir un compte ECO-carte](#) »

Les recettes (rétributions d'élimination) et les dépenses (coûts d'élimination) sont reportées à un niveau international dans une **péréquation financière internationale**.

Ce mécanisme de redistribution garantit une répartition équilibrée, dans les six États contractants, des charges relatives à la collecte et à l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux. En d'autres termes, les États qui ont des revenus élevés et des coûts faibles reversent aux États qui ont des coûts élevés et des revenus faibles.

Dans un esprit de transparence et d'information, un rapport annuel sur l'évaluation de la rétribution d'élimination est publié sur le site Internet de la CDNI.

Les chiffres de la péréquation (recettes, coûts, quantités de déchets) sont publiés par résolution chaque année. Ils sont également disponibles [via ce lien](#) sous forme **d'un tableau de bord** faisant la synthèse des chiffres disponibles depuis 2011.

➤ **Principales réalisations depuis 2009**

2011	Entrée en vigueur de la Partie A de l'Annexe II de la CDNI. Déploiement du système de paiement électronique CDNI (SPE-CDNI), pionnier de l'application digitale dans la navigation intérieure
2015-2016	Travaux de benchmarking pour optimiser l'exploitation du réseau de stations de réception et mieux connaître les processus et coûts d'élimination des déchets
2017	Mise en service du SPE-CDNI 2.0 : encore plus moderne, la nouvelle version du SPE-CDNI répond aux besoins des différents utilisateurs, à un moindre coût. Il apporte de nouvelles fonctionnalités aussi bien pour l'exploitation que pour les utilisateurs du système.
2017	Assimilation du Gas-To-Liquid (GTL) au système de la rétribution d'élimination au même titre que le gazole. La Convention s'adapte au déploiement des carburants alternatifs en navigation intérieure dont les déchets doivent également être traités dans le respect de l'environnement
2018	Déploiement de la nouvelle ECO-carte Dispositif du paiement de la rétribution d'élimination, cette carte devient désormais également un support pour d'autres services de la navigation intérieure (accès à l'électricité, à l'eau potable, aux ports etc.)
2019	Initiation des travaux pour l'enregistrement électronique du dépôt des déchets
2020	Décision de porter la rétribution d'élimination à 8,50 € à partir de 2021, en concertation avec la profession, afin de compenser l'augmentation des coûts.
	<i>Déploiement d'un système international d'enregistrement électronique du dépôt des déchets</i>

➤ **La Partie A en quelques chiffres (2019)**

7,50 € / 1000 litres de gazole détaxé

40 bateaux déshuileurs interviennent dans les secteurs relevant du champ d'application de la CDNI

26 850 processus d'élimination menés aux fins du dépôt de l'ensemble des déchets huileux survenant lors de l'exploitation des bateaux

38 000 m3 d'huiles usagées et d'eaux de fond de cale

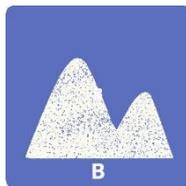
1 101 300 kg de récipients vides et déchets huileux solides

8 100 ECO-comptes

15 140 ECO-cartes

9 200 bateaux (soit 70% de la flotte européenne)

176 700 transactions/opérations d'avitaillement (en rapport avec les rétributions d'élimination, traitées aux stations d'avitaillement)



Résidus de cargaison

La Partie B traite des **résidus et déchets résultant du transport de marchandises sèches ou liquides**. Sachant que plus de 300 millions de tonnes sont transportées chaque année sur les voies fluviales européennes, **la cargaison est la principale source de déchets potentiels**.

➤ Méthode appliquée

Le premier objectif est d'empêcher **l'apparition de résidus de cargaison**, à savoir de déchets potentiels qu'il faudrait sinon retirer de la cale ou de la citerne à cargaison. Il convient à cet effet de procéder comme suit :

- **optimiser le déchargement** et inciter les responsables à des méthodes de travail durables (recueillir la cargaison jusqu'au dernier kilo / litre) ;
- recourir au **transport exclusif** (pas de nettoyage inutile entre deux transports de marchandises identiques) ;
- recourir au **transport compatible** (pas de lavage inutile entre deux transports de marchandises comparables) .

Pour **la quantité irréductible**, des standards prescrivent précisément comment doivent être traités les résidus de cargaison après le déchargement d'un bateau.

➤ Financement/responsabilité

Pour les marchandises sèches, le **destinataire de la cargaison** doit restituer la cale selon le standard de déchargement prescrit. Il supporte les éventuels coûts de nettoyage et de lavage, ainsi que de l'élimination réglementaire des déchets qui en résultent.

Pour les marchandises liquides, c'est **l'affréteur** qui est responsable et supporte les coûts.

➤ Outils

De **nombreux outils d'aide** sont mis à disposition de la profession, allant de la prévention jusqu'au contrôle du respect de ces obligations.

À chaque type de marchandise transportée correspond **un standard de déchargement** précis :

- balayage,
- nettoyage,
- aspiration des cales,
- dépôt des eaux de lavage dans une station de réception,
- traitement spécial...

L'application de ces standards de déchargement est facilitée grâce à **WaSTo** (Waste Standards Tool). Grâce à un moteur de recherche, cet **outil électronique** permet de trouver rapidement l'état de déchargement prescrit pour la marchandise transportée. Chaque marchandise contient une fiche informative précisant quels sont les risques pour la santé et l'environnement qu'elle présente.

L'exécution correcte de la procédure de déchargement est documentée dans **l'attestation de déchargement**. Elle permet notamment aux différents acteurs concernés de vérifier qu'ils se sont conformés à leurs obligations et **permis le dépôt des déchets en bonne et due forme**.

Des guides pratiques à l’usage de la profession sont élaborés avec soin par les experts et publiés sur le site Internet :

- Guide sur la Partie B
- Guide sur le transport exclusif / transport compatible pour la prévention de la production de déchets



➤ Principales réalisations depuis 2009

<p>2014</p>	<p>Introduction de modèles distincts de l’attestation de déchargement pour la cale sèche et la cale citerne Cela permet de prendre en compte les spécificités et responsabilités distinctes et de faciliter son utilisation par les acteurs concernés.</p>
<p>2015</p>	<p>Enquête anonyme en ligne sur la mise en œuvre de la Partie B : première consultation publique. Le groupe de travail s’est penché minutieusement sur les résultats et les pistes d’amélioration à mettre en œuvre pour s’adapter aux besoins de la navigation intérieure (rapport disponible sur le site internet de la CDNI).</p>
<p>2016</p>	<p>Consultation publique sur le projet de réglementation relative au dégazage, en conformité avec les principes de la Convention d’Aarhus¹ sur l’accès à l’information, la participation du public au processus décisionnel et l’accès à la justice en matière d’environnement. Les retours ont été examinés avec soin par les experts qui ont pu améliorer et finaliser le projet de résolution.</p>
<p>2017</p>	<p>Reconnaissance du concept de transport compatible, qui permet de renoncer à un lavage préalable (prévention de la production de déchets).</p>
<p>2017</p>	<p>Adoption d’une réglementation internationale pour le dégazage des bateaux. Cette modification constitue une amélioration importante en ce qui concerne la protection de l’environnement (ne se limitant plus seulement à la voie d’eau, mais s’étendant aussi à la qualité de l’air).</p>
<p>2017</p>	<p>Premier atelier international sur la partie B : renforcement de la coopération internationale.</p>
<p>2018</p>	<p>Entrée en vigueur de la nouvelle liste des marchandises et mise en ligne de l’outil électronique WaSTo. Établie par un groupe d’experts internationaux, la nouvelle liste des marchandises constitue une simplification considérable des standards de déchargement et des prescriptions relatives aux eaux de lavage. Dans l’outil électronique, chaque marchandise comporte une notice explicative précisant son impact sur la santé et l’environnement.</p>
<p>2020</p>	<p>Le Luxembourg dépose le premier instrument de ratification de l’amendement de la CDNI relatif au dégazage (7 février). Les Pays-Bas déposent l’instrument d’acceptation le 3 juillet (l’instrument avait été notifié par courrier électronique le 18 mars mais n’avait pu être déposé à Strasbourg en raison de la crise du COVID-19).</p>

¹ Convention d’Aarhus sur l’accès à l’information, la participation du public au processus décisionnel et l’accès à la justice en matière d’environnement (1998).



Autres déchets

La Partie C traite, par déduction, des autres déchets survenant lors de l'exploitation des bateaux et ne relevant pas des parties A et B. Il s'agit notamment des **déchets ménagers** qu'il est préférable de trier par catégories recyclables, telles que :

- le verre,
- le plastique,
- le métal,
- le papier, le carton,
- le bois,
- les déchets spéciaux (chimiques, électriques, électroniques, résidus de peinture...).

D'autres déchets peuvent représenter des quantités importantes de déchets :

- eaux usées domestiques (eaux des cuisines, des salles d'eau, eaux fécales),
- les boues de curage (boues provenant d'une station d'épuration de bord),
- les slops (mélanges de résidus de cargaison avec des restes d'eaux de lavage, de la rouille ou de la boue, aptes ou non à être pompés).

➤ Méthode appliquée

Comme pour les parties A et B, la Convention prescrit une **interdiction générale de rejet et déversement** de ces déchets.

Pour éviter tout rejet dans la voie d'eau, deux étapes sont essentielles :

- 1) la **collecte à bord** : les déchets doivent être recueillis, triés, collectés à bord dans les contenants adéquats ;
- 2) le **dépôt à terre** : les déchets sont remis aux infrastructures dédiées.

➤ Financement/ responsabilité(s)

Le **conducteur du bateau** est garant de la collecte et du tri sélectif* à bord et du dépôt à terre des déchets.

** (dans la mesure du possible)*

Lorsqu'un bateau à passagers dispose d'une station d'épuration de bord, c'est l'exploitant de ce dernier qui est responsable du dépôt des boues de curage.

Le financement est réglementé différemment pour les divers types de déchets.

➤ Outils

Bateaux à passagers

Il existe des **dispositifs dédiés** :

- collecte à bord (citernes) et dépôt aux réseaux d'assainissement dans les ports et aux aires de stationnement ou
- traitement des eaux sur le bateau dans des stations d'épuration homologuées, eaux qui peuvent être déversées ensuite dans la voie d'eau (les boues de curage sont quant à elles confiées à des entreprises spécialisées).

Autres déchets :

Les dépôts doivent être aisément accessibles pour éviter les détours, à proximité des endroits où s'amarrent les bateaux. Il peut s'agir des ports ou des écluses.

Les **stations de réception sont répertoriées sur une carte interactive** sur le site de la CDNI. Un filtre permet de situer la station de réception la plus proche et adaptée aux besoins du navigant (contacts et horaires d'ouverture).

➤ **Principales réalisations depuis 2009**

2013	Mise en place d'un régime dérogatoire à l'interdiction de déversement des eaux usées domestiques pour difficultés insurmontables. Ce régime provisoire vient répondre aux difficultés de mise en pratique de la profession
2015	Inventaire et mise en ligne de la carte interactive des stations de réception . Cette carte est régulièrement mise à jour.
2018	Début des travaux pour élaborer des pictogrammes harmonisés pour les déchets ménagers. Le recours à des pictogrammes clairs, voire communs, dans le champ d'application de la CDNI devrait faciliter et encourager le tri à bord et le recyclage à terre
2019	Finalisation du projet de résolution pour étendre l'interdiction de déversement aux bateaux à passagers de plus de 12 passagers (au lieu de 50) et de bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage (au lieu de 50). La CPC devrait adopter cette modification en 2020

Dans son [Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe](#) (publié en février 2020), la CEE-ONU cite la CDNI comme cadre juridique de référence : elle promeut la mise en place d'une réglementation uniforme et contraignante pour toute l'Europe, idéalement sur le modèle de la CDNI.

Par ailleurs, la **Commission européenne** qui vient de réviser son cadre réglementaire pour les déchets des navires de mer, se réfère explicitement à la CDNI en ce qui concerne la navigation intérieure². La CDNI veille également à mettre en œuvre une réglementation uniforme compatible avec le droit européen et international. Le Règlement d'application renvoie aux directives européennes applicables.

Enfin, les Parties Contractantes s'efforcent d'agir en transparence, au-delà du cercle d'initiés, en ouvrant des **consultations publiques**, sur la base de la **Convention d'Aarhus**.

² Voir le considérant 22 de la Directive 2019/883 (UE) du 17 avril 2019.

Communication et visibilité de la Convention

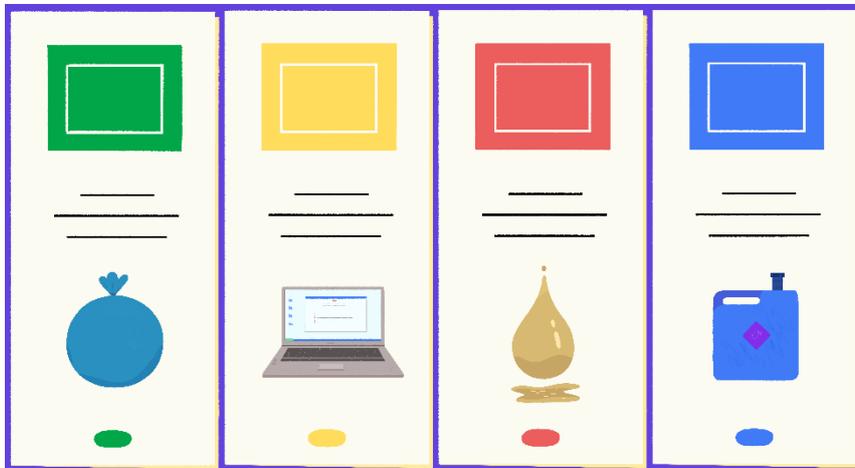
La communication de la CDNI a joué **un rôle essentiel dans la phase de lancement** de la Convention.

En appui aux Etats, la communication a eu pour objet de faire connaître de la manière la plus simple possible les nouvelles règles de la Convention pour faciliter leur application pratique.

Le site Internet multilingue dédié, inauguré en 2014, est régulièrement mis à jour et contient toujours plus de contenus.

La communication repose sur deux piliers :

Garantir la transparence des activités auprès des acteurs concernés et du public intéressé	Livrer des outils pratiques pour la profession
Publication des ordres du jour des réunions, des résolutions	Guides et brochures (à l'attention des (futurs) navigants)
Publication des rapports d'activité	Carte interactive des stations de réception
Communiqués à la presse et lettres d'actualité	Publication de FAQ sur des questions d'interprétation et d'application de la Convention
Publication des rapports annuels sur la rétribution d'élimination, toujours plus exhaustifs	Guides et brochures (à l'attention des (futurs) navigants)
	WaSTo (liste des marchandises électroniques)
	Film d'animation pédagogique, résumant la CDNI en 5 minutes



Quels défis pour les 10 prochaines années ?

Forte d'une première décennie couronnée de réalisations concrètes et d'une reconnaissance de son action bénéfique, les défis ne manquent pas à la CDNI pour poursuivre ses objectifs initiaux.

Une mise en œuvre sans heurts et rapide de la **nouvelle réglementation relative au dégazage** concentrera certainement les efforts des Etats et de l'industrie ces prochaines années.

Elle permettra à la navigation intérieure de s'inscrire concrètement dans les trajectoires de **réduction des émissions nocives**, objet des politiques publiques européennes et nationales.

La modification permettra de :

- **éviter 95% des dégazages** dommageables dans l'atmosphère imputables à la navigation intérieure ;
- **réglementer au niveau international** grâce à des dispositions communes ;
- **financer** les dégazages selon le **principe du pollueur-payeur** en s'appuyant sur les dispositions relatives aux eaux de lavage ;
- **inciter les acteurs participant au marché à limiter** les **dégazages** et augmenter le nombre de transports dédiés ou compatibles ;
- **créer les installations** de réception nécessaires.



La CDNI devra sans doute également prendre en compte l'apparition des **nouveaux carburants alternatifs** déployés en navigation intérieure.

Les perspectives sont lointaines, mais peut-on s'attendre à de nouvelles catégories de déchets si les modes de propulsion évoluent ?

La CDNI, déjà familiarisée avec l'environnement digital (SPE-CDNI), poursuivra le virage de la **transformation digitale** avec la dématérialisation des documents.

L'amélioration de l'information disponible, voire l'exploitation statistique donneront sans doute des outils efficaces pour une meilleure maîtrise des déchets produits.

SECRETARIAT EXÉCUTIF DE LA CDNI

Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)

Palais du Rhin

2 place de la République
F-67082 Strasbourg Cedex
+33 (0)3 88 52 20 10
secretariat@cdni-iwt.org
www.cdni-iwt.org

