SPW MOBILITE ET INFRASTRUCTURES

PLAN D’ACTIONS EN FAVEUR DES USAGERS DES VOIES NAVIGABLES WALLONNES

# Introduction

Faisant suite à la réunion de concertation du 17 mai 2019 entre le SPW Mobilité & Infrastructures et les professionnels du secteur des transports de marchandises par voie navigable, les **points d’action** suivants relevant des compétences des services du SPW Mobilité et Infrastructures ont été dégagés et leur **faisabilité à court, moyen ou long terme** analysée.

Le contexte actuel prévoit, dans le cadre de la vision « FAST » (vision de la mobilité en Wallonie à l’horizon 2030), de favoriser le transfert modal vers la voie d’eau, ce qui implique un secteur batelier en mesure d’assumer ces augmentations de trafic.

# Liste des sujets

1. Prescriptions techniques
2. Qualifications professionnelles
3. Règles de navigation
4. Plan d’aides
5. Investissements
6. Entretiens
7. Gestion
8. Déchets
9. Concertation avec le secteur

1.

Application en Wallonie de la Directive (UE) 2016/1629 du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et « Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure » (« ES-TRIN »), tel qu’élaboré par le Comité européen pour l’élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

* Les standards techniques élaborés par le CESNI ne sont pas directement contraignants ! Afin de rendre applicables ces standards, la CCNR (Commission centrale pour la navigation du Rhin), l’Union européenne, d’autres organisations internationales, de même que les Etats membres de la CCNR ou les Etats membres de l’UE peuvent y faire référence dans leurs cadres juridiques respectifs. La mise en œuvre concrète sur le territoire wallon de ces prescriptions est confrontée à un manque de personnel spécialisé et des questions se posent sur la pérennité du service et des conditions applicables pour ce service.
* Services compétents pour ces matières identifiés au sein du SPW M&I : ***DIRECTION DE LA REGLEMENTATION ET DU CONTRÔLE DES VOIES HYDRAULIQUES / DIRECTION DE L’EXPLOITATION DES VOIES NAVIGABLES***.
* Faisabilité : agir à **court terme** pour identifier le représentant de la Belgique au sein dudit CESNI et se mettre au courant des travaux / évolutions en cours et de leurs répercussions à terme sur la règlementation (contraignante) relative aux prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure et à la délivrance par la Wallonie des certificats de bateaux de navigation intérieure.

A **court terme** : examiner les conditions d’application de la règle et les pérenniser sur un horizon déterminé. A **moyen terme** : renforcer l’expertise de l’administration en interne.

* Priorité : OUI.

2.

Application en Wallonie de la Directive (UE) 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

* Cette Directive doit être transposée par les Etats membres en droit national pour 2022 au plus tard. En Belgique, les compétences relatives aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure sont maintenant dans les mains des Régions.
* La transposition de la Directive en droit wallon entraînera l’application de nouvelles règles en ce qui concerne les temps de service des personnels navigants, la certification des centres de formation aux métiers de la navigation intérieure, l’organisation des examens de qualification professionnelle dans le secteur, les documents officiels attestant des qualifications professionnelles, etc.
* Services compétents pour ces matières identifiés au sein du SPW M&I : ***DIRECTION DE LA REGLEMENTATION ET DU CONTRÔLE DES VOIES HYDRAULIQUES / DIRECTION DE L’EXPLOITATION DES VOIES NAVIGABLES***.
* Faisabilité : agir à **court et moyen terme** pour mettre en œuvre la transposition de la Directive (deadline = 2022).
* Priorité : OUI.

3.

Evolution du CEVNI et des règles de navigation.

* CEVNI = « Code européen des voies de navigation intérieure » …
* Ce « code » est élaboré par le sous-comité des transports par voie navigable de la Commission économique des Nations Unies pour l’Europe (UNECE) et est utilisé sur les voies navigables belges.
* Le CEVNI contient les règles communes applicables à la circulation sur les voies navigables intérieures, comme la signalisation visuelle des bateaux, la signalisation sonore, la radiotéléphonie, la signalisation et le balisage des voies navigables, les règles de route, les règles de stationnement, la prévention de la pollution des eaux et l’élimination des déchets produits à bord des bateaux.
* Services compétents pour ces matières identifiés au sein du SPW M&I : ***DIRECTION DE LA REGLEMENTATION ET DU CONTRÔLE DES VOIES HYDRAULIQUES / DIRECTION DE L’EXPLOITATION DES VOIES NAVIGABLES / DIRECTIONS TERRITORIALES DES VOIES HYDRAULIQUES***.
* Faisabilité : agir à **court terme** pour identifier le représentant de la Belgique au sein du sous-comité des transports par voie navigable de la Commission économique des Nations Unies pour l’Europe et se mettre au courant des travaux / évolutions en cours et de leurs répercussions à terme sur la gestion de nos voies navigables.
* Assurer la diffusion de ces informations vers les services territoriaux et d’exploitation pour l’intégration dans les outils d’exploitation physiques (signalisation) ou digitaux (RIS).
* A **moyen et long terme** : établir une directive relative à la signalisation et vérifier la bonne mise en place et la maintenance des panneaux de signalisation « CEVNI » sur le réseau wallon des voies navigables.
* Priorité : OUI.

4.

Reconduction pour les années 2021 à 2025 du « Plan wallon d’aides aux modes de transport alternatifs » et plus particulièrement de son volet d’« aide à l’adaptation technique » de la flotte wallonne de navigation intérieure.

* Service compétent pour ces matières identifié au sein du SPW M&I : ***DIRECTION DU TRANSPORT ET DE L’INTERMODALITE DES MARCHANDISES***.
* Faisabilité : agir **dès que possible** pour proposer au (nouveau) Gouvernement wallon les nouvelles mesures de soutien à la flotte de navigation intérieure wallonne, à mettre en œuvre après le 31 décembre 2020 (date d’échéance des mesures actuellement en cours en faveur de la modernisation et de l’adaptation technique de la flotte). **Recevoir et analyser les suggestions du secteur** pour une efficacité accrue de ces mesures de soutien par rapport aux besoins prioritaires du secteur pour un développement durable et cohérent. L’accent sera mis sur le **verdissement de la flotte**, l’**innovation** et le **soutien aux jeunes capitaines-bateliers** qui démarrent leur entreprise et font l’acquisition d’un premier bateau (d’occasion ou neuf).
* Priorité : OUI ; dépend néanmoins de la volonté du Gouvernement wallon et d’une bonne collaboration avec la DG Economie.

5.

Investissements

* La batellerie relève que certains investissements présentent des défauts rendant difficile les manœuvres ou l’exploitation des bateaux. Par ailleurs, certains équipements manquent sur le territoire pour une exploitation en conformité avec les règlementations : par exemple l’absence de zones d’amarrage et de stationnement dédiées aux bateaux « ADN » (transport de marchandises dangereuses), etc.

Le secteur relève que dans certains cas, des bonnes pratiques de collaboration avec le secteur ont permis d’améliorer des projets élaborés au sein du SPW.

* Services compétents pour ces matières identifiés au sein du SPW M&I : ***DIRECTION DE L’EXPLOITATION DES VOIES NAVIGABLES /***

 ***Départements des infrastructures hydrauliques et leurs DIRECTIONS TERRITORIALES DES VOIES HYDRAULIQUES***.

* Faisabilité : agir à **court / moyen / long terme** en fonction des thématiques pour améliorer la situation. A **court terme**, la **concertation opérationnelle avec le secteur** peut être améliorée dans les phases d’études et de conception de projets. Des retours d’expérience sur des équipements installés sur le territoire peuvent également être organisés pour favoriser l’évolution vers les équipements les plus opérationnels.
* À **moyen terme** : un plan d’équipement axe par axe peut être dressé.
* Priorité : OUI, mais dépendant notamment des moyens affectés au SPW et de l’utilisation des ressources disponibles.

6.

Entretiens

* La batellerie se plaint de façon récurrente du manque d’entretien de certains ouvrages d’art et équipements le long des voies navigables ; avec des conséquences en matière de fiabilité (interruptions), de sécurité (balises radar absentes), de disponibilité de passes navigables, etc.

De plus, il n’y a aucun moyen simple et efficace de faire remonter vers les services compétents des défauts constatés par les usagers (en lien avec la question du livre des plaintes) et l’organisation des entretiens tient trop peu compte des « contraintes usagers » (en lien avec la gestion).

* Services compétents pour ces matières identifiés au sein du SPW M&I : ***DIRECTION DE L’EXPLOITATION DES VOIES NAVIGABLES / DIRECTION D’APPUI A LA MAINTENANCE ET A L’EXPLOITATION DES VOIES HYDRAULIQUES / DIRECTIONS TERRITORIALES DES VOIES HYDRAULIQUES***.
* Faisabilité : agir à **court terme** sur les remontées d’information du secteur vis-à-vis de défauts constatés et assurer un suivi de ces constats.

Agir à **moyen terme** sur l’établissement d’une politique d’entretien incluant davantage les préoccupations usagers de manière concertée. Organiser une planification des entretiens avec une communication beaucoup plus à l’amont des interruptions/restrictions programmées dans ce cadre.

* Priorité : OUI, mais dépendant notamment des moyens affectés au SPW et de l’utilisation des ressources disponibles.

7.

Gestion

* La batellerie se plaint de façon récurrente du manque de coordination avec le secteur pour établir le calendrier et l’urgence de certains travaux ou interruptions de navigation ; de l’absence d’harmonisation et de fiabilité des horaires de manœuvre des ouvrages d’art ; de certaines fermetures et restrictions soudaines de certains ouvrages d’art ; du manque de suivi structuré des plaintes adressées par la profession au gestionnaire via les « livres des plaintes » théoriquement à disposition aux écluses. Dans certains cas, les agents de l’administration semblent méconnaitre certaines règles importantes (ex. : transport de matières dangereuses), ce qui peut générer des situations potentiellement problématiques.
* Services compétents pour ces matières identifiés au sein du SPW M&I : ***DIRECTION DE L’EXPLOITATION DES VOIES NAVIGABLES / DIRECTION D’APPUI A LA MAINTENANCE ET A L’EXPLOITATION DES VOIES HYDRAULIQUES / DIRECTIONS TERRITORIALES DES VOIES HYDRAULIQUES***.
* Faisabilité : agir à **court terme** pour la conception et la mise en œuvre d’un système de plaintes et de remontée d’informations.

A **court terme** également, réorganiser la coordination entre services du SPW pour limiter l’impact des interruptions sur le secteur.

A **moyen terme** pour reconsidérer la politique des horaires et la fiabilité des horaires de manœuvre des ouvrages d’art.

* Priorité : OUI, mais dépendant notamment des moyens affectés au SPW et de l’utilisation des ressources disponibles.

8.

Mise en œuvre en Wallonie de la « Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure » (CDNI), pour sa partie A (« Collecte, dépôt et réception des déchets huileux et graisseux survenant lors de l’exploitation du bâtiment »).

* La batellerie se plaint de l’absence actuelle de service en Wallonie en dehors de la zone de Liège (qui est couverte par un marché de services avec la société « NEPTUNIA » et son bateau déshuileur).

En cohérence avec la CDNI, identifier l’ensemble des services mis à disposition de la batellerie pour l’ensemble des déchets est nécessaire.

* La batellerie rappelle que c’est le secteur lui-même qui finance le système de collecte/ dépôt/réception des déchets huileux (contribution de 7,50 EUR par m3 de gasoil avitaillé) et que le système mis en place en Wallonie par le SPW n’est pas satisfaisant …
* Services compétents pour ces matières identifiés au sein du SPW M&I:

***DIRECTION DE LA REGLEMENTATION ET DU CONTRÔLE DES VOIES HYDRAULIQUES / DIRECTION DE L’EXPLOITATION DES VOIES NAVIGABLES / DIRECTIONS TERRITORIALES DES VOIES HYDRAULIQUES***.

* Faisabilité : agir à **court et moyen terme** pour offrir un service sur la partie « ouest » du réseau wallon et pour élargir les appels d’offres à davantage de concurrence et de propositions de services. Considérer la pertinence d’un service au centre du territoire.

A **court terme**, établir le relevé de l’ensemble des services « déchets » sur la voie d’eau.

* Priorité : OUI ; dépendant néanmoins en partie de facteurs externes au SPW (l’étendue de l’offre disponible sur le marché).

9.

Coordination et concertation avec le secteur

* La seule structure de concertation officielle avec la batellerie est le CCNI. Ce dispositif a le mérite d’exister mais ne permet pas certains échanges concrets et pragmatiques évoqués dans les points précédents. L’organisation de circuits d’informations et de contacts plus directs autour des différentes thématiques peut aider à faire évoluer les différents sujets. L’échange intervenu le 17 mai peut préfigurer un rendez-vous plus systématique.
* Services compétents pour ces matières identifiés au sein du SPW M&I:

***DIRECTION DU TRANSPORT ET DE L’INTERMODALITE DES MARCHANDISES /***

***DIRECTION DE LA REGLEMENTATION ET DU CONTRÔLE DES VOIES HYDRAULIQUES / DIRECTION DE L’EXPLOITATION DES VOIES NAVIGABLES / DIRECTIONS TERRITORIALES DES VOIES HYDRAULIQUES***.

* Faisabilité : agir à **court terme** pour établir un groupe de travail permanent entre le secteur et les services du SPW et mettre à disposition du secteur et de l’administration des listes de contact avec les sujets traités par ces contacts. L’identification d’une personne relai par thématique au sein de l’administration est utile.
* Priorité : OUI.

Marc Delaude et Pascal Moens – DTIM