

Avant-projet de décret du ... (date) modifiant la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre de la Mobilité est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article unique. Dans la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, il est inséré un article 17undecies rédigé comme suit :

« Art. 17undecies. § 1^{er}. Une autorisation relative à l'exécution d'expérimentations ou de projets pilotes, dont des voyages d'essai, employant des systèmes innovants sur les voies navigables peut être délivrée par le Ministre ayant les voies hydrauliques dans ses attributions. Ces expérimentations peuvent comprendre des systèmes automatiques dans les embarcations ou à terre.

Le Ministre ayant les voies hydrauliques dans ses attributions peut autoriser des dérogations temporaires aux dispositions légales ou aux arrêtés d'exécution concernant l'équipage et la conduite de l'embarcation, les caractéristiques ou équipements techniques de l'embarcation, la réglementation de la navigation et les prescriptions relatives aux activités à bord et à terre. Ces autorisations sont accordées à la suite de la remise d'un dossier comportant au moins les éléments énumérés au paragraphe 2 par le porteur de projet.

Les dérogations visées à l'alinéa 2 ne concernent pas des dispositions en matière de contrôle ou de dispositions de nature pénale. Elles ont une durée de validité maximale d'un an et peuvent être renouvelées, sans que la durée de validité totale d'une dérogation soit supérieure à cinq ans.

§ 2. Le porteur de projet fournit au moins les éléments suivants lors de sa demande d'autorisation visée au paragraphe 1^{er} pour des dérogations temporaires :

1° l'objectif des expérimentations ou projets pilotes ;

2° les voies navigables ou parties de voies navigables sur lesquelles les expérimentations ou projets pilotes seraient réalisés ;

3° les règles auxquelles il est nécessaire de déroger pour permettre l'expérimentation ou le voyage d'essai et les mesures mises en place afin de remédier au non-respect de ces règles ;

4° les mesures de sécurité prises ;

5° une étude de risque.

§ 3. L'autorisation des expérimentations ou des projets pilotes, conformément au paragraphe 1^{er}, reprend les renseignements suivants :

1° l'objectif des expérimentations ou projets pilotes ;

2° les voies navigables ou parties de voies navigables sur lesquelles les expérimentations ou projets pilotes sont réalisés ;

3° la durée de validité de l'autorisation ;

4° les règles auxquelles il est possible de déroger ainsi que les conditions d'autorisation des dérogations ;

5° les mesures de sécurité.

§ 4. Le Gouvernement peut fixer les modalités d'octroi de l'autorisation visée au paragraphe 1^{er}, ainsi que de la suspension ou du retrait de celle-ci au cas où la sécurité est compromise suite ou en partie à la suite des expérimentations ou projets pilotes. ».

Namur, le

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Elio DI RUPO

Le Ministre de la Mobilité,

Philippe HENRY

Avant-projet de décret modifiant la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation

Exposé des motifs

Lors du récent Congrès de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, le 17 octobre 2018, la Déclaration de Mannheim, « 150ème anniversaire de l'acte de Mannheim, un levier pour une navigation intérieure dynamique sur le Rhin et en Europe » a été adoptée par les États membres. L'article 5 stipule que les États membres appellent la CCNR à promouvoir le développement de la numérisation, de l'automatisation et d'autres technologies modernes afin de contribuer ainsi à la compétitivité, à la sécurité et au développement durable de la navigation intérieure.

D'autre part, l'Union européenne prend position sur le développement de bateaux autonomes. Cette technologie peut offrir un avantage concurrentiel au secteur européen des technologies navales, à condition que l'Europe reste parmi les développeurs les plus réactifs et que les adaptations réglementaires nécessaires à l'échelle internationale soient mises en œuvre assez rapidement.

Étant donné que le processus décisionnel au sein de l'OMI peut prendre un certain temps, SEA Europe recommande que l'UE prenne les premières mesures concrètes en ce qui concerne les activités de la navigation intérieure, côtière et offshore et le transport par bateau sur de courtes distances, notamment en facilitant la réalisation en toute sécurité d'essais sur les eaux européennes et en soutenant le développement rapide de technologies innovantes et de normes cyber-sécurisées.

L'objectif est également d'élaborer un cadre adéquat pour la formation et l'entraînement des employés actuels et futurs des chantiers navals et des fabricants d'équipements navals et d'établir un cadre de financement qui soutienne à la fois la recherche, le développement, l'innovation et les pionniers en matière d'innovation.

Pour mémoire, l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 décembre 2018 portant transposition de la Directive 2016/1629/CE du Parlement européen établit les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, fixe les dérogations que la Commission de Visite peut accorder aux bateaux de promenade urbaine naviguant sur les voies d'eau intérieures reliées entre elles ainsi qu'aux barges poussées naviguant isolément dont le parcours est constitué des trajets limités d'intérêt local ou dans les zones portuaires.

Dans le cadre de la « vision FAST- mobilité 2030 » (Fluidité, Accessibilité, Santé/Sécurité et Transfert Modal), le sujet de la navigation autonome occupe une place importante dans la stratégie régionale de mobilité des marchandises et de dynamisation du transport fluvial ; aussi, la Région wallonne souhaite-t-elle, dès lors, tester une navigation réelle partiellement automatisée suivant les définitions de la résolution 2018-II-1 de la CCNR.

En plus de la navigation automatisée, de nouvelles technologies voient le jour, visant notamment à diminuer les émissions polluantes des moteurs des bateaux de navigation intérieure et à trouver des solutions durables pour le transport de marchandises en Europe. Ces nouvelles technologies doivent pouvoir être testées dans le cadre de projets pilotes avant d'être étendues à la flotte belge et européenne.

Cependant, comme l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 décembre 2018 portant transposition de la Directive 2016/1629/CE du Parlement européen ne donne pas suffisamment de latitude à la Commission de visite, autorité compétente pour la délivrance des certificats techniques aux bateaux de navigation intérieure, pour déroger dans le cadre de projet de recherche et développement, il en ressort l'impossibilité d'accorder des dérogations aux prescriptions techniques dans le cadre de projets innovants. Par ailleurs, la seule modification de ce texte ne permettrait pas aux porteurs de projet de demander, pour la réalisation d'expérimentations et de projets pilotes, de dérogations aux règles d'équipage fixées par l'arrêté royal du 9 mars 2007 portant les prescriptions d'équipage sur les voies navigables du Royaume et aux règles de police fixées par l'arrêté royal du 4 avril 2014 modifiant l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume et modifiant l'arrêté royal du 4 septembre 2006 portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume.

Il est donc proposé de légiférer au niveau du cadre juridique législatif afin d'autoriser et d'encadrer ces expérimentations ou projets pilotes.

A l'instar de la Région flamande qui, dans son décret du 26 avril 2019 (portant diverses dispositions concernant la politique de la mobilité, les travaux publics et le transport, la politique en matière de sécurité routière et la VVM - De Lijn), offre la possibilité d'accorder des dérogations temporaires aux dispositions légales, décrétales ou aux arrêtés d'exécution concernant l'équipage et la conduite de l'embarcation, les caractéristiques ou équipements techniques de l'embarcation, la réglementation de la navigation et les prescriptions relatives aux activités à bord et à terre, il est proposé d'insérer, dans la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, les dispositions utiles juridiquement pour autoriser sur le territoire de la Région wallonne, les expérimentations ou projets pilotes innovants.

Avant-projet de décret du ... (date) modifiant la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation

Commentaire de l'article unique

Article unique.

Cet article insère un nouvel article 17undecies dans le chapitre relatif aux prescriptions de sécurité pour les bateaux fluviaux et les bateaux de plaisance, la surveillance et le contrôle du respect des conventions internationales, de la loi et des règlements de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation.

Cet article a pour but de permettre à des porteurs de projets innovants d'introduire une demande d'autorisation pour mener des expérimentations ou projets pilotes, et notamment, de demander des dérogations à diverses réglementations adoptées en vertu de la loi du 5 juin 1972 comme les prescriptions techniques des bateaux, les prescriptions d'équipage et les règles de police. Ces porteurs de projet peuvent demander de mener des expérimentations ou projets pilotes sur des portions de voies d'eau gérées par la Région wallonne.

Le Ministre ayant les voies hydrauliques dans ses attributions peut accorder des dérogations de manière temporaire aux réglementations précitées. Elles sont accordées pour une durée d'un an maximum mais le renouvellement peut être demandé par le porteur de projet pour obtenir au total une dérogation de 5 ans. Une fois cette période de 5 ans écoulée, le porteur de projet devra réintroduire un dossier afin de pouvoir à nouveau bénéficier de dérogations.

Le porteur de projet doit introduire un dossier reprenant certains éléments au minimum. Ces éléments permettront au Ministre ayant les voies hydrauliques dans ses attributions d'apprécier la faisabilité du projet ou de l'expérimentation et d'accorder une autorisation appropriée.

Le Gouvernement peut fixer les modalités d'octroi de l'autorisation visée au paragraphe 1^{er}, ainsi que de la suspension ou du retrait de celle-ci au cas où la sécurité est compromise suite ou en partie à la suite des expérimentations ou projets pilotes.