SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Avant-projet de décret du ...(date) portant assentiment à la modification de la Convention du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), adoptée le 22 juin 2017 et modifiant le décret du 15 juillet 2008 portant assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, faite à Strasbourg, le 9 septembre 1996.

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre-Président, du Ministre de la Mobilité et de la Ministre de l'Environnement,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre-Président, le Ministre de la Mobilité et la Ministre de l'Environnement sont chargés de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article 1er. Les modifications de la Convention du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, adoptées par résolution de la Conférence des Parties contractantes du 22 juin 2017, sortent leur plein et entier effet.

Art. 2. Les amendements aux annexes 1 et 2 et aux appendices I, II, III, IIIa, IV et V de l'annexe 2 de la Convention du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, qui sont adoptés en application de l'article 19, §5 de cette Convention, sortent leur plein et entier effet.

Le Gouvernement notifie au Parlement toute proposition d'amendement visé à l'alinéa 1er, dès le jour de son adoption.

Dans un délai de cinq mois suivant l'adoption de toute proposition d'amendement visée à l'alinéa 1er, le Parlement peut s'opposer à ce que l'amendement sorte son plein et entier effet.

Art. 3. L'article 2 du décret du 15 juillet 2008 portant assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, faite à Strasbourg, le 9 septembre 1996, est abrogé.

Namur, le

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Elio DI RUPO

La Ministre de l'Environnement,

Céline TELLIER

Le Ministre de la Mobilité,

Philippe HENRY

AVANT-PROJET DE DÉCRET PORTANT ASSENTIMENT À LA MODIFICATION DE LA CONVENTION DU 9 SEPTEMBRE 1996 RELATIVE À LA COLLECTE, AU DÉPÔT ET À LA RÉCEPTION DES DÉCHETS SURVENANT EN NAVIGATION RHÉNANE ET INTÉRIEURE (CDNI), ADOPTÉE LE 22 JUIN 2017 ET MODIFIANT LE DÉCRET DU 15 JUILLET 2008 PORTANT ASSENTIMENT À LA CONVENTION RELATIVE À LA COLLECTE, AU DÉPÔT ET À LA RÉCEPTION DES DÉCHETS SURVENANT EN NAVIGATION RHÉNANE ET INTÉRIEURE, FAITE À STRASBOURG, LE 9 SEPTEMBRE 1996.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

1. Contexte.

La Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) a été signée à Strasbourg en 1996 par l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse.

Le Parlement wallon a porté assentiment à la Convention par le décret du 15 juillet 2008.

Au terme des ratifications par tous les Etats signataires, elle est entrée en vigueur le 1er novembre 2009.

Depuis lors, les annexes et appendices de la Convention ont fait l'objet de plusieurs adaptations par la Conférence des Parties Contractantes afin de prendre en compte les évolutions dans les domaines de la protection de l'environnement et des eaux ainsi que pour améliorer l'applicabilité des dispositions dans la pratique. Conformément à l'article 19, paragraphe 5 de la Convention et à l'article 2 du décret du 15 juillet 2008, ces modifications n'ont pas dû faire l'objet de procédure de ratification.

Le 22 juin 2017, la Conférence des Parties Contractantes a adopté, pour la première fois depuis sa signature en 1996, une résolution portant modification de la Convention (Résolution 2017-I-4). Cette modification intègre dans la Convention des dispositions relatives au traitement des résidus gazeux de cargaison liquides (vapeurs).

Cette résolution 2017-I-4 est soumise à ratification. La modification de la Convention entrera en vigueur le premier jour du sixième mois après le dépôt du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation des Parties Contractantes.

Pour la Belgique, le Groupe de travail « Traités mixtes » (organe d'avis de la Conférence Interministérielle des Affaires étrangères) a déterminé, lors de sa session du 28 juin 2017, le caractère mixte de la modification de la Convention, qui doit donc recevoir l'assentiment des Parlements régionaux et du Parlement fédéral.

Le Fédéral et les deux autres Régions ont terminé leur procédure d'assentiment[1].

[1] Décret de l'Autorité flamande du 20 novembre 2020 portant assentiment à la modification de la Convention du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), adoptée le 22 juin 2017 par la Conférence des Parties Contractantes, ainsi qu'à son annexe 2 et aux appendices I à V appartenant à l'annexe 2.
Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juin 2021 portant assentiment aux modifications de la Convention du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, des Annexes et des Appendices.

2. Motivations des modifications de la Convention.

La modification de la convention a comme objectif d'intégrer des dispositions pour interdire la libération dans l'atmosphère de résidus gazeux de cargaisons liquides et de cette façon d'éviter la pollution de l'air. Les parties concernées seront tenues d'éliminer ou de faire éliminer les vapeurs de manière appropriée suivant le principe du pollueur-payeur.

2.1. La problématique du dégazage

Le transport de liquides par des bateaux-citernes, tant des combustibles que des produits chimiques, constitue une activité importante pour la navigation intérieure. A l'occasion du déchargement de ces bateaux, il est fait usage d'un « système d'assèchement » pour enlever des citernes le maximum de produit transporté. Cependant, il reste des résidus gazeux de la cargaison qui, dans de nombreux cas doivent être enlevés afin d'éviter la contamination de la cargaison suivante. Assez souvent ce « dégazage » se pratique par ventilation des citernes et libération des vapeurs dans l'atmosphère.
Ces vapeurs sont des composés organiques volatils (COV) qui forment une famille de très nombreux composés. La nature et l'étendue de leurs impacts négatifs sur la santé et sur l'environnement dépendent de la structure chimique de chaque composé.
Les effets sur la santé peuvent être nombreux : les COV peuvent provoquer des irritations cutanées, oculaires ou du système respiratoire. Ils peuvent entrainer des troubles digestifs, cardiaques, rénaux et nerveux. Et certains composés comme le benzène sont cancérigènes, mutagènes ou tératogènes.

Les COV sont essentiellement des précurseurs d'ozone troposphérique (l'ozone qui se situe dans la couche de l'atmosphère à hauteur d'homme, que l'on respire) qui affecte la santé humaine en altérant les fonctions cellulaires au niveau des muqueuses (oculaires et pulmonaires en particulier). Il entraîne une irritation des voies respiratoires et des yeux, une baisse des performances physiques et une détérioration de la fonction pulmonaire.
L'ozone troposphérique affecte également négativement les écosystèmes et la biodiversité et ralentit la croissance des céréales.

La pratique du dégazage était dès lors sujette à de nombreuses objections, émanant entre autres d'autorités locales. Ainsi, en de nombreux endroits, le dégazage des bateaux-citernes a déjà été interdit. En outre, le dégazage est déjà réglementé par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigations intérieures (ADN) : arrêté du Gouvernement wallon du 02/02/2012 relatif au transport intérieur de marchandises dangereuses par voie navigable.

L'industrie et le secteur des transporteurs par voie de navigation intérieure ont convenu d'assurer un cadre juridique permettant de lutter contre la libération de ces émissions dans l'atmosphère et de fixer les droits et obligations des parties concernées par ces transports.
Afin d'offrir un certain délai pour construire des installations de dégazage en suffisance, l'amendement de la CDNI introduit l'interdiction de dégazage par phase, basées sur la nocivité des substances, avec des délais de six mois, deux ans et trois ans à partir de la ratification de l'amendement de la Convention.

D'après l'analyse d'impact réalisée à la demande de la CDNI, après la phase 3, les émissions de vapeurs nocives dans l'atmosphère par la navigation à cale-citerne devraient avoir baissé de 95 %.

2.2. CDNI comme cadre juridique

Dans la mesure où la CDNI fixait déjà un cadre par lequel les droits et obligations des Parties relatifs à l'élimination des déchets dans la navigation intérieure étaient fixés, l'adaptation de cette Convention

a constitué la voie la plus optimale pour interdire le rejet dans l'atmosphère des résidus gazeux des cargaisons liquides.

L'objectif initial de cette Convention CDNI est la protection des eaux de surface. Elle fixe comme principe l'interdiction du déversement de déchets dans les eaux de surface et ne permet des dérogations que dans le cadre de cet objet. La modification seule des annexes de la Convention était dès lors insuffisante pour interdire la libération des vapeurs dans l'atmosphère. Une modification de l'objet même de la Convention a donc été indispensable.

Les travaux ont débuté en 2012.

Sur le plan technique, un groupe de pilotage "GRTS" (Steering Committee Gaseous Residus of Liquid Cargo in Inland Tanker Shipping) a travaillé à identifier des solutions tant pour les transporteurs que pour les ports.

Des experts de l'Organisation européenne de la batellerie (OEB), l'Union européenne de la Navigation fluviale (UENF), la Federation of European Tank storage associations (FETSA), FuelsEurope, le European Chemical Industry Council (CEFIC) et les ports d'Amsterdam, d'Anvers, de Duisbourg et de Rotterdam ont participé à ce groupe de pilotage.

Un groupe de travail permanent CDNI/G sous la supervision de la Conférence des Parties Contractantes a poursuivi les négociations au sein de la structure de la CDNI, en incluant aux experts précités des représentants des six parties à la Convention.

Ont participé pour la Belgique, des représentants du SPF Mobilité et Transport et de la Région flamande (MOW et OVAM). Des représentants de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que plusieurs stakeholders intéressés belges ont été informés de l'évolution des discussions et ont pu émettre des commentaires.

Selon l'amendement à la Convention, la construction d'installations permettant le traitement des résidus gazeux sans émissions dans l'atmosphère relève du secteur privé qui pourra développer des business cases ou destiner les installations à un usage privé, et l'affréteur supporte les coûts du dégazage. A noter que le dégazage ne doit pas être effectué en cas de transports compatibles ou exclusifs.

3. Implications/Impact pour la Wallonie et coûts pour le secteur.

- En Région wallonne, seules des infrastructures privées existent. Celles-ci sont utilisées dans un cadre purement interne aux sociétés privées.
- Le coût pour la Région wallonne est nul puisqu'aucune mise en place d'infrastructure de dégazage par la Région n'est prévue. Pour le secteur, le coût serait supporté par l'affréteur, à hauteur d'environ 6000€/dégazage (selon une étude réalisée par la CDNI).

4. Analyse des modifications de la Convention CDNI adoptées par la Résolution CDNI-I-4.

4.1. Modification du texte de base de la Convention.

A l'article 1er, des nouveaux concepts sont définis et des définitions sont adaptées pour intégrer la problématique des résidus gazeux de cargaisons liquides.

La modification de l'article 3 introduit l'interdiction de la libération de vapeurs dans l'atmosphère.

La modification de l'article 8 fixe le principe selon lequel l'affréteur supporte les coûts du dégazage.

Les adaptations des articles 11, 12 et 13 sont nécessaires pour préciser les obligations relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère à partir du bâtiment.
Devoir de vigilance de tous les intervenants (art 11) ; obligation et droits du conducteur (art 12) et obligations du transporteur, de l'affréteur et du destinataire de la cargaison ainsi que des exploitants d'installation de manutention et de stations de réception (art. 13).

4.2. Modification de la Partie B de l'Annexe 2 de la Convention.

L'annexe 2 est le Règlement d'application de la Convention et la Partie B vise la collecte, le dépôt et la réception des déchets liés à la cargaison.

L'article 5.01 contient des définitions d'un certain nombre de nouveaux concepts, dont la définition de « dégazage » et de « ventilation ».

L'article 5.02 est modifié pour élargir les obligations des Parties contractantes au dégazage.

Un nouvel article 5.04 précise que la CDNI ne porte pas préjudice à l'ADN, Accord européen du 26 mai 2000 relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, ni à la directive 94/63/CE du 20 novembre 1994 relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations –service.

L'article 6.01 reprend le principe de l'interdiction (de libérer des déchets dans les voies d'eau) et l'élargit à la libération de vapeurs dans l'atmosphère. Il contient également les exceptions autorisées à cette interdiction. Pour le dégazage, les exceptions sont autorisées conformément aux dispositions d'un nouvel Appendice IIIa sur les standards de dégazage (voir ci-après).

L'article 6.02 relatif à des dispositions transitoires est supprimé.

Les deuxième et sixième alinéas de l'article 6.03 relatif aux attestations de déchargement sont adaptés pour tenir compte du dégazage.

Les modifications des articles 7.01 à 7.06 concernent toutes l'adaptation des dispositions techniques relatives aux obligations du transporteur, de l'affréteur, du destinataire de la cargaison et de l'exploitant de l'installation de manutention, de sorte que les principes d'application au lavage des cales soient étendus au dégazage.

4.3. Insertion d'une Partie D à l'annexe 2.

La nouvelle Partie D contient des dispositions transitoires et dérogatoires.

L'article 11.01 fixe les dispositions transitoires qui mettent en place l'interdiction de libérer des vapeurs dans l'atmosphère en trois phases.

La première phase s'applique à partir de l'entrée en vigueur de la convention et vise les matières listées au tableau 1 de l'appendice IIIa (benzène, essence, pétrole distillé..). Il s'agit des substances les plus toxiques et polluantes.
La deuxième phase s'applique deux ans après l'entrée en vigueur pour les substances listée au tableau II de l'appendice IIIa (pétrole brut, liquides ou hydrocarbures inflammables).
La troisième phase entre en vigueur trois ans après la mise en œuvre de la convention pour les substances listées au tableau III de l'appendice IIIa (acétone, méthanol….).

L'article 11.02 autorise la Conférence des Parties Contractantes d'accorder des dérogations dans des cas individuels.

4.4. Ajout d'un Appendice IIIa à l'annexe 2.

Ce nouvel Appendice au Règlement d'application de la Convention (annexe 2) décrit les standards de dégazage qui doivent être respectés lors de l'élimination des résidus gazeux de cargaisons liquides. La libération dans l'atmosphère est interdite si la « valeur admissible pour une ventilation libre (AVFL) » est dépassée. Il s'agit de la concentration des vapeurs dans la citerne en deçà de laquelle la libération des vapeurs dans l'atmosphère est admissible. L'appendice IIIa définit les méthodes de mesures de l'AVFL.
Sont aussi précisés les transports pour lesquels un dégazage des citernes à cargaison n'est pas nécessaire après le déchargement.
Finalement, l'appendice IIIa contient les tableaux I, II et III des substances soumises à l'interdiction de dégazage, par phases.

4.5. Modification de l'Appendice IV relatif à l'attestation de déchargement.

L'attestation de déchargement pour les bateaux citernes est adaptée pour tenir compte du dégazage et rapporter sur les conditions dans lesquelles il a été effectué.

5. Conséquence sur la législation wallonne.

L'interdiction de la libération de vapeurs dans l'atmosphère s'appliquera en droit wallon dès l'entrée en vigueur des modifications à la Convention, et compte tenu des dispositions transitoires prévues dans la nouvelle Partie D de l'annexe 2 de la Convention.

D'ici là, il conviendra d'étudier s'il est opportun de prévoir dans la réglementation wallonne des dispositions complémentaires :

a) visant à organiser le contrôle par la Région de l'interdiction du dégazage dans l'atmosphère (sachant que la police fédérale de la navigation assure également le contrôle de la navigation intérieure : article 4.1.2.59 du Code belge de la navigation du 8 mai 2019) ;

b) visant à assurer une parfaite cohérence avec les dispositions qui transposent la directive 94/63/CE relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service. Il s'agira de vérifier dans quelle mesure l'article 5 de la directive, consacré aux réservoirs mobiles pour le transport de l'essence, et qui a été transposé par un arrêté royal du 11 juillet 2001 (relevant désormais des compétences régionales), doit être adapté.

COMMENTAIRE DES ARTICLES DU PROJET DE DECRET

Article 1er

Cet article a pour but de donner effet à la modification de la Convention CDNI instaurant l'interdiction de dégazage dans l'atmosphère.

Conformément à l'article 19, paragraphe 4, de la Convention, l'amendement est soumis à ratification de chaque Partie contractante ; il entrera en vigueur le premier jour du sixième mois après le dépôt du dernier instrument de ratification.

Article 2.

Cet article prévoit, conformément à l'article 19, paragraphe 5, de la Convention, que les futures modifications apportées aux annexes et aux appendices de la Convention adoptées à l'unanimité par la Conférence des Parties contractantes, entreront en vigueur automatiquement après un certain laps de temps, sans qu'une ratification n'intervienne. A la condition toutefois qu'aucune Partie contractante n'ait fait savoir, dans les six mois de son adoption, qu'elle refusait un amendement.

Afin que le Parlement puisse exercer concrètement son droit d'opposition à l'entrée en vigueur des futurs amendements aux annexes et aux appendices, il est prévu que le Gouvernement notifie au Parlement ce type d'amendement, dès son adoption par la Conférence des Parties contractantes.

Ces amendements aux annexes et aux appendices seront publiés conformément aux prescriptions de l'article 1.1.2.2., § 1er, 4° du Code belge de la navigation.

Article 3.

Cet article abroge l'article 2 du décret du 15 juillet 2008 portant assentiment à la Convention initiale. De cette manière, les futurs amendements aux annexes et aux appendices sont réglés selon les dispositions de l'article 2 en projet.

Résolution CDNI 2017-I-4

Modification de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et de son Règlement d'application

Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs)

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses article 14 et 19,

rappelant la résolution CDNI 2013-II-3 et compte tenu de la nécessité d'incorporer à la Convention CDNI des dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs),

salue la présentation par le groupe de travail CDNI/G d'un projet de résolution complet visant à compléter la Convention CDNI (Partie B et Partie D) et son Règlement d'application,

salue les contributions des organisations non-gouvernementales, qui ont été étroitement associées à l'élaboration de ces prescriptions,

constate qu'il s'agit d'une proposition conjointe des Parties contractantes,

constate le consensus au sein des Parties contractantes sur les adaptations concernant la teneur,

constate qu'il s'agit d'une interdiction progressive de libérer dans l'atmosphère des vapeurs dommageables pour la santé et l'environnement,

constate que, selon des études réalisées, cette modification devrait permettre d'éviter désormais 95 % des dégazages dommageables de bateaux dans l'atmosphère dans le champ d'application géographique de la Convention et constitue ainsi une amélioration considérable pour l'environnement ainsi que pour la durabilité du transport de marchandises par voies d'eau.

adopte les amendements à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets en navigation rhénane et intérieure concernant l'évitement et le traitement de vapeurs libérées en navigation intérieure.

La présente Résolution entrera en vigueur le premier jour du sixième mois après le dépôt auprès du dépositaire du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation des États signataires.

Annexes

Annexe 1 : Modification de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et de son Règlement d'application

Annexe 2 : Analyse d'impact

Annexe 1 CDNI 2017-I-4

Modification de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et de son Règlement d'application

1. La Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est modifiée comme suit :

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1
Définitions

Aux fins de l'application de la présente Convention les termes suivants désignent :
[…]

f) "**déchets liés à la cargaison**" : déchets et eaux usées survenant à bord du bâtiment du fait de la cargaison ; n'en font pas partie la cargaison restante, les vapeurs et les résidus de manutention tels que définis dans le Règlement d'application, Partie B ;

ff) "**vapeurs**" : composés gazeux qui s'évaporent d'une cargaison liquide (résidus gazeux de cargaison liquide);

j) "**station de réception**" : installation fixe ou mobile agréée par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord ou les vapeurs;

[…]

nn) "**exploitant d'une station de réception**" : personne qui exploite à titre professionnel une station de réception ;

o) **"libération de vapeurs" :** tout dégagement de vapeurs d'une citerne à cargaison fermée, sauf lors de la détente de la citerne en vue de l'ouverture des écoutilles de cale et afin de réaliser des mesurages de la concentration de vapeurs, ainsi que lors du déclenchement des soupapes de sécurité.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES
OBLIGATIONS À CHARGE DES ÉTATS

Article 3
Interdiction de déversement, de rejet et de libération

(1) Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler à partir des bâtiments, dans les voies d'eau visées à l'annexe 1, les déchets survenant à bord ainsi que des parties de cargaison ou de libérer des vapeurs dans l'atmosphère sur les voies d'eau mentionnées dans l'annexe 1.

[…]

Article 8
Financement du déchargement des restes, du lavage, du dégazage ainsi que de la réception et de l'élimination des déchets liés à la cargaison

(1a) L'affréteur prend en charge les frais du dégazage du bâtiment conformément au Règlement d'application, Partie B.

(2) Si avant le chargement le bâtiment n'est pas conforme au standard de déchargement requis et si l'affréteur ou le destinataire de la cargaison concerné par le transport qui précédait a rempli ses obligations, le transporteur supporte les frais occasionnés par le déchargement des restes et
a) en cas de lavage, les frais de lavage

b) en cas de dégazage, les frais de dégazage

du bâtiment, ainsi que par la réception et l'élimination des déchets liés à la cargaison.

[…]

OBLIGATIONS ET DROITS DES CONCERNES

Article 11
Devoir général de vigilance

Le conducteur, les autres membres d'équipage, les autres personnes se trouvant à bord, l'affréteur, le transporteur, le destinataire de la cargaison, les exploitants des installations de manutention ainsi que les exploitants des stations de réception sont tenus de montrer toute la vigilance que commandent les circonstances, afin d'éviter la pollution de la voie d'eau et de l'atmosphère, de limiter au maximum la quantité de déchets survenant à bord et d'éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets.

Article 12
Obligations et droits du conducteur
[…]
(2) Le conducteur est tenu de respecter les obligations prévues dans le Règlement d'application. En particulier, il devra se conformer à l'interdiction qui lui est faite, sauf exceptions prévues dans le Règlement d'application, de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau ou de libérer dans l'atmosphère à partir du bâtiment tous déchets survenant à bord ainsi que des parties de cargaison.
[…]

Article 13
Obligations du transporteur, de l'affréteur et du destinataire de la cargaison ainsi que des exploitants d'installations de manutention et de stations de réception

~~(1)~~ Le transporteur, l'affréteur, le destinataire de la cargaison ainsi que les exploitants d'installations de manutention ou de stations de réception sont tenus de se conformer aux obligations qui leur sont imposées, chacun pour ce qui le concerne, dans les conditions déterminées par le Règlement d'application. Ils peuvent recourir à un tiers pour se conformer à leurs obligations.
~~(2) Le destinataire de la cargaison est tenu d'accepter les cargaisons restantes, les résidus de manutention et les déchets liés à la cargaison. Il peut mandater un tiers pour cette tâche.~~

2. La Partie B du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est modifiée comme suit:

PARTIE B

COLLECTE, DEPOT ET RECEPTION DES DECHETS LIES A LA CARGAISON

CHAPITRE V

DISPOSITIONS GENERALES

Article 5.01[1]
Définitions

Aux fins de l'application de la présente partie les termes suivants signifient :
[…]

aa) "**transports compatibles**" : transports successifs au cours desquels la même cargaison ou une autre cargaison dont l'acheminement n'exige pas le lavage ou le dégazage préalable des cales ou des citernes est transportée dans la cale ou la citerne du bâtiment, à condition que cela puisse être prouvé ;

[…]

m) "**dégazage**" : l'élimination de vapeurs conformément à l'Appendice IIIa provenant d'une citerne à cargaison asséchée, auprès d'une station de réception, par le recours à des procédures et techniques appropriées ;

n) "**ventilation**" : la libération directe dans l'atmosphère des vapeurs provenant de la citerne à cargaison ;

o) "**citerne à cargaison dégazée ou ventilée**": une citerne à cargaison dont les vapeurs ont été retirées conformément aux standards de dégazage visés à l'appendice IIIa.

Article 5.02
Obligation des Etats contractants

Les Etats contractants s'engagent à mettre ou à faire mettre en place les infrastructures et autres conditions nécessaires au dépôt et à la réception de cargaisons restantes, de résidus de manutention, de résidus de cargaison, d'eaux de lavage et de vapeurs.

[1] Dans la teneur de la résolution 2016-I-5.

Article 5.04

Application de la Partie B pour les vapeurs

(1) La Partie B s'applique sans préjudice
   a) des dispositions de l'Accord européen du 26 mai 2000 relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) en liaison avec la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses
   b) de la directive 94/63/CE modifié du Parlement européen et du Conseil, du 20 décembre 1994, relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service,

   dans leur version actuelle respective.

(2) Les dispositions de l'appendice IIIa s'appliquent en complément aux dispositions de la directive visée au paragraphe 1, lettre b).
   Les bâtiments pour lesquels il peut être justifié par écrit qu'ils ont dégazé conformément aux prescriptions hors champ d'application de la CDNI sont réputés être des bateaux dégazés au sens du présent règlement dès lors que les valeurs de l'appendice IIIa sont respectées. La Conférence des Parties Contractantes désigne, outre la directive 94/63/CE et l'ADN, les prescriptions réputées équivalentes en ce qui concerne les dispositions relatives au dégazage.

CHAPITRE VI

OBLIGATIONS A CHARGE DES CONDUCTEURS

Article 6.01
Interdiction de déversement, de rejet et de libération

(1) Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments des parties de cargaison ainsi que des déchets liés à la cargaison ou de libérer des vapeurs dans l'atmosphère.

(2) Sont exceptées de l'interdiction du paragraphe 1 ci-dessus
a) les eaux de lavage comportant des résidus de cargaison dont le déversement dans la voie d'eau conformément à l'appendice III
b) les vapeurs pour lesquelles une libération dans l'atmosphère par ventilation conformément à l'appendice IIIa
sont explicitement autorisés, à condition que les dispositions desdits appendices aient été respectées.

(3) Si
a) des matières pour lesquelles est prescrit à l'appendice III exclusivement un dépôt en vue d'un traitement spécial ou
b) des vapeurs pour lesquelles est prescrit à l'appendice IIIa un dégazage
ont été libérées ou menacent d'être libérées, le conducteur doit en aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche.
Il doit indiquer avec autant de précision que possible le lieu de l'incident ainsi que la nature et la quantité de la matière ou des vapeurs concernées.

(4) Par dérogation à l'interdiction visée au paragraphe 1, des vapeurs peuvent être libérées en cas de besoin lors d'un séjour imprévu au chantier naval ou d'une réparation imprévue sur place par un chantier naval ou une autre société spécialisée avec impossibilité d'évacuer les vapeurs dans une station de réception. A cet égard doivent être observées les dispositions de l'appendice IIIa, A. 4 et de la sous-section 7.2.3.7 ADN.

~~**Article 6.02**~~
~~*Dispositions transitoires*~~

~~(1) Les dispositions transitoires suivantes sont applicables pendant un délai de cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention :~~

~~a) en ce qui concerne les cargaisons sèches :~~

~~– là où à l'appendice III est exigé le standard de déchargement "état aspiré", le standard de déchargement "état balayé" est autorisé,~~

~~– là où à l'appendice III est exigé le rejet des eaux de lavage dans le réseau d'assainissement, le déversement dans la voie d'eau est autorisé si le standard de déchargement "état balayé" a été respecté ;~~

~~b) en ce qui concerne les cargaisons liquides :~~
~~– l'assèchement des citernes à cargaison conformément à l'article 7.04 n'est pas exigé, toutefois les systèmes existants doivent être utilisés dans toute la mesure du possible même s'ils ne sont pas encore conformes à l'appendice II.~~
~~(2) Si les conditions requises sont remplies pour le respect du standard de déchargement "état aspiré", pour le dépôt des eaux de lavage auprès des stations de réception ou pour l'assèchement de bateaux citernes, l'autorité compétente nationale peut prescrire, sur tout ou partie de son territoire, que même avant la fin de la période transitoire les dispositions de l'appendice III soient applicables sans restriction pour les types de marchandises concernées. L'autorité compétente nationale en informe au préalable la Conférence des Parties contractantes.~~

Article 6.03
Attestation de déchargement

[…]

(2) Lors du déchargement des restes ainsi que du dépôt et de la réception de déchets liés à la cargaison sont applicables
   a) en cas de lavage, les standards de déchargement et les prescriptions de l'appendice III relatives au dépôt et à la réception ;
   b) en cas de dégazage, les prescriptions et les standards de dégazage de l'appendice IIIa.

[…]

(6) Lorsque les cales ou citernes
   a) doivent être lavées et que les eaux de lavage ne peuvent pas être déversées dans la voie d'eau en vertu des standards de déchargement et des prescriptions de l'appendice III relatives au dépôt et à la réception, le bâtiment ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur aura confirmé dans l'attestation de déchargement que les eaux de lavage ont été prises en dépôt ou qu'une station de réception lui a été désignée ;
   b) doivent être dégazées en vertu des standards de dégazage visés à l'appendice IIIa, le bâtiment ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur aura confirmé dans l'attestation de déchargement que les citernes à cargaison ont été dégazées ou qu'une station de réception lui a été désignée pour le dégazage.

CHAPITRE VII

OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR, DE L'AFFRETEUR, DU DESTINATAIRE DE LA CARGAISON ET DE L'EXPLOITANT DE L'INSTALLATION DE MANUTENTION

Article 7.01[1]
Attestation de la réception

(1) Dans l'attestation de déchargement visée à l'article 6.03 ci-dessus, le destinataire de la cargaison atteste au bâtiment le déchargement de la cargaison, le déchargement des restes et, dans la mesure où il lui incombe, le lavage des cales ou des citernes à cargaison ou le dégazage des citernes à cargaison, ainsi que la réception des déchets liés à la cargaison ou, le cas échéant, la désignation d'une station de réception. Il doit conserver au moins six mois après sa délivrance une copie de l'attestation de déchargement complétée et signée par lui et le conducteur.

[…]

(3) Si une station de réception pour le dégazage a été désignée au bâtiment, l'exploitant de la station confirme le dégazage du bâtiment dans l'attestation de déchargement. L'exploitant de la station doit conserver au moins six mois après sa délivrance une copie de l'attestation de déchargement complétée et signée par lui et le conducteur.

Article 7.02
Mise à disposition du bâtiment
Modifié par la résolution 2015-II-3
[…]

(2) Un standard de déchargement supérieur, le lavage ou le dégazage peut être convenu au préalable par écrit. Une copie de cet accord doit être conservée à bord du bâtiment au moins jusqu'à ce que soit complétée l'attestation de déchargement après le déchargement et le nettoyage du bâtiment.

Article 7.03
Chargement et déchargement

(1) Le chargement et le déchargement d'un bâtiment comprennent également les mesures nécessaires au déchargement des restes
a) en cas de lavage, pour le lavage et

b) en cas de dégazage, pour le dégazage,

prévues par les dispositions de la présente Partie B. Les cargaisons restantes doivent, dans la mesure du possible, être ajoutées à la cargaison.

[1] Dans la teneur de la résolution 2017-I-5.

Article 7.04[1]
Restitution du bâtiment
[…]

(2) Dans le cas :

a) de cargaison sèche, l'obligation de restituer la cale dans un état lavé incombe au destinataire de la cargaison, si le bâtiment a transporté des marchandises dont les résidus de cargaison mélangés aux eaux de lavage ne peuvent être déversés dans la voie d'eau en vertu des standards de déchargement et des prescriptions relatives au dépôt et à la réception visés à l'appendice III.

b) de cargaison liquide, incombe à l'affréteur l'obligation de restituer la citerne à cargaison dans

aa) un état lavé, si le bâtiment a transporté des marchandises dont les résidus de cargaison mélangés aux eaux de lavage ne peuvent être déversés dans la voie d'eau en vertu des standards de déchargement et des prescriptions relatives au dépôt et à la réception visés à l'appendice III,

bb) un état dégazé, si le bâtiment a transporté des marchandises dont les vapeurs ne peuvent être ventilées dans l'atmosphère en vertu des standards de dégazage et des prescriptions relatives au dépôt et à la réception visés à l'appendice IIIa.

En outre, les responsables visés dans la phrase 1 ci-avant doivent restituer une cale lavée ou une citerne à cargaison lavée et/ou dégazée, si celle-ci était dans un état lavé ou dégazé avant le chargement, conformément à l'accord au sens de l'article 7.02 paragraphe 2.

(3) Les paragraphes 1 et 2 ci-dessus s'appliquent avec les exceptions suivantes :

a) Les paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux cales et citernes à cargaison de bâtiments effectuant des transports exclusifs pour autant que lors d'un chargement suivant, les vapeurs au sens de l'appendice IIIa soient recueillies par l'installation de manutention et ne soient pas libérées dans l'atmosphère. Le transporteur doit être en mesure de fournir un justificatif écrit.

b) Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux cales et citernes à cargaison de bâtiments effectuant des transports compatibles pour autant que lors d'un chargement suivant, les vapeurs au sens de l'appendice IIIa soient recueillies par l'installation de manutention et ne soient pas libérées dans l'atmosphère. Le transporteur doit être en mesure de fournir un justificatif écrit. Dans ce cas doit être cochée la case 6b) de l'attestation de déchargement. Le justificatif doit être conservé à bord jusqu'au déchargement de la cargaison suivante compatible.

c) Si la cargaison suivante n'est pas encore connue au moment du déchargement, mais qu'il s'agira selon toute vraisemblance d'une cargaison compatible, l'application du paragraphe 2 peut être reportée. L'affréteur (en cas de cargaison liquide) ou le destinataire de la cargaison (en cas de cargaison sèche) doit désigner à titre provisoire une station de réception pour l'eau de lavage ou pour un dégazage, qui doit être inscrite dans l'attestation de déchargement. En outre doit être cochée la case 6c de l'attestation de déchargement. L'indication de la quantité au numéro 9 n'est pas nécessaire. Si la compatibilité de la cargaison suivante est établie et peut être démontrée avant que le transporteur ne gagne la station de réception indiquée dans l'attestation de déchargement, cela doit être indiqué au numéro 13 de l'attestation de déchargement. Dans ce cas, un lavage ou un dégazage n'est pas nécessaire. Si tel n'est pas le cas, les dispositions relatives au lavage ou au dégazage sont pleinement applicables.
Le justificatif concernant la cargaison suivante compatible doit être conservé à bord jusqu'au déchargement de la cargaison suivante compatible.

[1] Dans la teneur de la résolution 2016-I-5.

Article 7.05
Résidus de cargaison, eaux de lavage et dégazage
[…]

(2a) Pour les cargaisons liquides donnant lieu à la formation de vapeurs nécessitant un dégazage selon l'article 7.04, paragraphe 2, l'affréteur est tenu de désigner au transporteur, dans le contrat de transport, une station de réception où le bâtiment devra être dégazé après son déchargement (y compris le déchargement des restes et l'élimination des résidus de manutention).

Article 7.06
Frais
[…]

(2) Pour les cargaisons liquides, les frais occasionnés par le déchargement des restes et en cas

a) de lavage, les frais

aa) de lavage des citernes selon l'article 7.04, paragraphe 2 et
bb) de réception d'eaux de lavage selon l'article 7.05, paragraphe 2, ci-dessus,

b) de dégazage, les frais de dégazage des citernes selon l'article 7.04, paragraphe 2 en liaison avec l'article 7.05, paragraphe 2bis,

y compris le cas échéant les frais d'attente et de détours qui en résultent, sont à la charge de l'affréteur.

(3) Les frais occasionnés par le dépôt des eaux de lavage provenant de cales et de citernes ou par le dégazage des citernes à cargaison qui ne sont pas conformes aux standards prescrits sont à la charge du transporteur.

3. Au Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est ajoutée la partie D suivante :

PARTIE D

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET DEROGATIONS

CHAPITRE XI

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET DEROGATIONS

Article 11.01
Dispositions transitoires

Pour l'application des dispositions de la présente annexe qui résultent de la modification de la Convention visant à y intégrer l'interdiction de la libération de vapeurs dans l'atmosphère s'appliquent les dispositions transitoires suivantes :

a) Pour les vapeurs des marchandises mentionnées dans le tableau I de l'appendice IIIa, l'interdiction est applicable à compter de la date d'entrée en vigueur de la modification, fixée conformément à l'article 19, paragraphe 4, de la Convention ;
b) Pour les vapeurs des marchandises mentionnées dans le tableau II de l'appendice IIIa, l'interdiction est applicable à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la date mentionnée à la lettre a) ;
c) Pour les vapeurs des marchandises mentionnées dans le tableau III de l'appendice IIIa, l'interdiction est applicable à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date mentionnée à la lettre a)[1].

Article 11.02
Dérogations

Les Parties contractantes peuvent convenir de dérogations aux dispositions de la présente annexe dans des cas individuels, pour autant que celles-ci soient réputées équivalentes. Les dérogations doivent être approuvées par la Conférence des Parties Contractantes et peuvent être autorisées par les autorités compétentes avec effet immédiat pour le champ d'application défini et aux conditions définies.

[1] Pour autant qu'une évaluation effectuée à partir de la date mentionnée à la lettre a) mène à la conclusion qu'il n'en résulte pas de problèmes. A défaut, l'interdiction est applicable à l'expiration d'une période de quatre ans à compter de la date visée à la lettre a).

4. À l'Annexe 2 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est ajouté l'Appendice IIIa suivant :

Appendice IIIa
Standards de dégazage

A. Dispositions générales

1. Les vapeurs des marchandises mentionnées dans les tableaux I à III du présent appendice ne doivent pas être libérées dans l'atmosphère, à moins que soient remplies les conditions concernant les valeurs AVFL[1] figurant dans les tableaux ci-après. Sauf disposition contraire dans l'article 7.04 ou dans le présent appendice, les vapeurs de ces marchandises doivent être dégazées.

2. Le dégazage doit être effectué auprès d'une station de réception agréée conformément aux dispositions nationales.

3. Les vapeurs de toutes les marchandises qui ne figurent pas dans les tableaux ci-après des standards de dégazage peuvent être ventilées.

4. La ventilation n'est pas admissible :
   a) à proximité des écluses y compris leurs avant-ports, sous des ponts ou dans des zones à forte densité de population,
   b) dans les secteurs faisant l'objet d'une protection correspondante par des prescriptions nationales.

5. La procédure de dégazage ou de ventilation doit être interrompue pendant un orage ou si, en raison de conditions de vent défavorables, la présence de vapeurs dangereuses est jugée possible en dehors de la zone de cargaison, devant le logement, la timonerie ou des locaux de service. « L'état critique est atteint dès lors qu'un mesurage avec un appareil de mesure portatif atteste la présence dans ces zones de concentrations de vapeurs supérieures à 20 % de la limite inférieure d'explosivité.

6. Le dégazage ne peut être effectué que par des personnes compétentes[2]. Cela s'applique aussi aux travaux nécessaires à bord du bateau.

B. Valeur admissible pour une ventilation libre (AVFL)

1. La valeur admissible pour une ventilation libre (AVFL) d'une citerne à cargaison est définie comme la concentration des vapeurs dans la citerne en deçà de laquelle la libération des vapeurs dans l'atmosphère est admissible[3].

2. La concentration de vapeur est mesurée conformément aux méthodes, techniques de mesure et appareils de mesure prévus dans l'ADN en un point représentatif situé à l'intérieur de la conduite reliant la citerne à cargaison et la station de réception des vapeurs ou en un ou plusieurs points de la citerne à cargaison jugés appropriés par l'expert[4]. La mesure est effectuée dans des conditions standard et elle est renouvelée après 30 minutes. Dans l'attestation de déchargement est confirmé au point 21 que la valeur ainsi mesurée était inférieure à la valeur limite.

[1] Accepted Vent Free Level : valeur admissible pour une ventilation libre.
[2] Pour la station de réception : personnes qualifiées de la station de réception des vapeurs. Pour le bateau : personne qualifiée conformément aux dispositions de l'ADN.
[3] Cette valeur correspond à 10% de la limite inférieure d'explosivité (Lower Explosive Limit ou LEL).
[4] Expert au sens des dispositions de l'ADN.

C. Transports pour lesquels un dégazage des citernes à cargaison n'est pas nécessaire après le déchargement

1. Transport de marchandises autorisées au transport à bord de bateaux de type « N ouvert » ou « N ouvert avec coupe-flammes ». Cela s'applique également pour les marchandises mentionnées dans les tableaux ci-après.
2. Transports exclusifs.
3. Transports avec une cargaison ultérieure compatible conformément à l'article 7.04, paragraphe 3, lettres b) et c).
4. Transport de marchandises dont la pression de vapeur est inférieure à 5kPa à 20° C.

D. Signification des colonnes des tableaux I et II ci-après

5. « Numéro ONU » : le numéro d'identification à quatre chiffres des marchandises ou objets extraits du Règlement Type de l'ONU.
6. « Désignation de la marchandise » : désignation de la cargaison transportée.
7. AVFL : seuil de la concentration des vapeurs dans la citerne à cargaison (en % du volume), en deçà duquel une ventilation libre est autorisée.
8. « Observations » : compléments relatifs au traitement de certaines marchandises.

Tableau I

1	2	3	4
N° ONU	**Désignation de la marchandise**	**AVFL (vol.-%)**	**Observations**
ONU 1114	**Benzène**	**0.12**	**1)**
ONU 1203	**Essence ou carburant pour moteur d'automobile**	**0.14**	**2)**
ONU 1268	**Distillats de pétrole, produits pétroliers, N.S.A[1]**	**-**	**3)**
ONU 3475	**Éthanol et essence, en mélange, ou éthanol et carburant pour moteurs d'automobiles, en mélange, contenant plus de 10 % d'éthanl**	**0.14**	**2)**

1) La valeur AVFL équivaut à celle du benzène.
2) La valeur AVFL équivaut à celle de l'essence.
3) La valeur AVFL (qui correspond à 10 % de la limite inférieure d'explosivité) doit être indiquée par l'affréteur, étant donné que la valeur LIE dépend de la composition du mélange.

Tableau II

[1] N.S.A. : non spécifié par ailleurs

22.06.2017 mg/CPC17_14fr

1	3	4	5
N° ONU	**Désignation de la marchandise**	**AVFL**	**Observations**
ONU 1267	**Pétrole brut (contenant plus de 10% de benzène)**	**0.12**	**1)**
ONU 1993	**Liquide inflammable, N.S.A. contenant plus de 10 % de benzène**	**0.12**	**1)**
ONU 3295	**Hydrocarbures liquides, N.S.A. contenant plus de 10% de benzène**	**0.12**	**1)**

1) La valeur AVFL équivaut à celle du benzène.

Tableau III

1	3	4	5
N° ONU	Désignation de la marchandise	AVFL	Observations
ONU 1090	**Acétone**	**0.26**	
ONU 1145	**Cyclohexane**	**0.10**	
ONU 1170	**Éthanol (alcool éthylique) ou éthanol en solution (alcool éthylique en solution), solution acqueuse contenant plus de 70 % en volume d'alcool**	**0.31**	
ONU 1179	**Éther éthyl-butylique**	**0.16**	
ONU 1216	**Isooctènes**	**0.08**	
ONU 1230	**Méthanol**	**0.60**	
ONU 1267	**Pétrole brut (contenant moins de 10% de benzène)**	**0.12**	**1)**
ONU 1993	**Liquide inflammable, N.S.A. contenant moins de 10 % de benzène**	**-**	**3)**
ONU 2398	**Éther méthyl tert-butylique**	**0.16**	
ONU 3257	**Liquide transporté à chaud, N.S.A. (y compris métal fondu, sel fondu, etc.) à une température égale ou supérieure à 100° C et inférieure à son point d'éclair**	**-**	**3)**
ONU 3295	**Hydrocarbures liquides, N.S.A. contenant moins de 10% de benzène**	**-**	**3)**
9001	**Matières ayant un point d'éclair supérieur à 60° C remises au transport ou transportées à une température située dans la plage de 15 K sous le point d'éclair ou matières dont Pe > 60° C, chauffées plus près que 15 k du Pe**	**-**	**3), 4)**
9003	**Matières ayant un point d'éclair supérieur à 60° C et inférieur ou égal à 100° C qui ne peuvent être affectées à aucune autre classe ni autre rubrique de la classe 9**	**-**	**3), 4)**

1) La valeur AVFL équivaut à celle du benzène.

3) La valeur AVFL (qui correspond à 10 % de la limite inférieure d'explosivité) doit être indiquée par l'affréteur, étant donné que la valeur LIE dépend de la composition du mélange.

4) Nota : 9001 et 9003 ne sont pas des numéros ONU au sens des prescriptions de référence. Il s'agit de numéros dits numéros de matières, créés spécifiquement pour l'ADN et uniquement pour la navigation-citerne.

22.06.2017 mg/CPC17_14fr

5. Le modèle de l'appendice IV Attestation de déchargement pour la navigation à cale citerne est modifié comme suit :

a) Le numéro 2 est rédigé comme suit :

« 2. ..... ☐ t / ☐ m^3 ...../.....
(Quantité) (Catégorie des marchandises selon l'appendice III et n° ONU selon l'appendice IIIa du Règlement d'application)
Valeur AVFL variable :……selon les indications de l'affréteur »

b) Les lettres B et C sont rédigées comme suit :

« **B Transports exclusifs**
6. Le bateau
a)* ☐ effectue des transports exclusifs – article 7.04, paragraphe 3, lettre a).
b) ☐ transporte en tant que cargaison suivante une cargaison compatible – article 7.04, paragraphe 3, lettre b).
c) ☐ ne sera pas lavé
☐ ne sera pas dégazé
jusqu'à la décision relative à la compatibilité de la cargaison suivante – article 7.04, paragraphe 3, lettre c).

C Nettoyage du bateau
7. Les citernes à cargaison n°. .....
a) ☐ ont été asséchées (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III du Règlement d'application) ;
b) ☐ ont été lavées.
c) ☐ ont été restituées dégazées. »

c) Après le numéro 10 est insérée la lettre G suivante :

« **G Dégazage**
11. Le dégazage
a) ☐ a été effectué par nous
b) ☐ doit être effectué auprès de la station de réception..... (Nom/entreprise)
mandatée par nous ;
c) ☐ doit être effectué conformément aux stipulations du contrat de transport. »

d) L'ancienne lettre G devient la lettre H.

e) L'ancien numéro 11 devient le numéro 12.

f) Après le numéro 12 est inséré le numéro 13 suivant :

« 13. ☐ Libération de vapeurs dans l'atmosphère en raison d'un séjour imprévu au chantier naval ou d'une réparation imprévue sur place par un chantier naval ou une autre société spécialisée (article 6.01, paragraphe 4). Ceci a été confirmé par le chantier naval ou la société spécialisée. »

g) Les anciens numéros 12 à 18 deviennent les numéros 14 à 20.

h) Le numéro 14 est rédigé comme suit :

« 14. ☐ Les données figurant sous les numéros 1 à 11 sont confirmées. »

i) Le numéro 15 est rédigé comme suit :

« 15. □ La cargaison suivante étant compatible, il est renoncé au lavage ou au dégazage – article 7.04, paragraphe 3, lettre c). »

j) Après le numéro 20 est insérée la partie 4 suivante :

« **Partie 4 : Déclaration de la station de réception des vapeurs** *(seulement si le numéro 11b) ou 11 c) est marqué d'une croix)*

Nom/entreprise ..... Adresse.....

Attestation de dépôt

21. □Le dégazage a été effectué conformément aux standards de déchargement de l'appendice IIIa du Règlement d'application. La concentration de vapeurs mesurée était inférieure à la valeur limite (AVFL).
22. Observations:……

23. ....
(Lieu) (Date) (Cachet / Nom en capitales d'imprimerie et signature) »

k) L'indication ci-après relative au numéro 11 est insérée :

« *Remarque ad n°11* : si 11 a) ou 11 b) ont été cochés, alors les numéros 13 à 16 et 21 à 23 doivent également être complétés.»

l) L'indication relative au numéro 11 c) devient l'indication relative au numéro 12 c).

Annexe 2 CDNI 2017-I-4

Analyse d'impact
Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs)

CDNI : Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation Rhénane et intérieure.

1. Proposition de texte pour la modification de la réglementation et proposition de prescription transitoire
Résolution CDNI-2017-I-4

2. Contexte de la proposition

2.1. Introduction et description du problème
Plus de 80 % du transport fluvial en Europe est assuré sur le réseau de navigation intérieure nord-ouest européen. De grandes quantités de cargaisons liquides y sont transportées annuellement, dont de nombreux composés organiques volatils (COV), tels que le benzène ou l'acétone, et des matières dangereuses pour l'environnement.
Après le déchargement d'un bâtiment de navigation intérieure, une partie de la cargaison subsiste dans la citerne à cargaison sous la forme de vapeurs. Ces vapeurs appartiennent au propriétaire de la cargaison et doivent être évacuées des citernes à cargaison afin que le bateau soit (suffisamment) propre pour le transport d'une cargaison suivante : cette opération est qualifiée de dégazage.
Actuellement, ces vapeurs sont très souvent dégazées à l'air libre : elles peuvent précipiter dans l'eau et aboutir ainsi dans le milieu aquatique. En outre, ces vapeurs sont souvent libérées en très peu de temps sur une très petite zone, ce qui entraîne localement des pics de charge dans l'atmosphère, par exemple dans les zones portuaires.
Cet aspect a notamment été mis en évidence par des mesures effectuées dans le port de Rotterdam. De nombreuses industries y sont établies et les concentrations de fond en vapeurs nocives peuvent s'en trouver accrues. En plus de cette concentration de fond, des pics significatifs ont été mesurés au moment où un bâtiment de navigation intérieure dégazant à l'air libre est passé devant les appareils de mesure.
Les zones du bassin du Rhin présentant des concentrations d'industries pétrochimiques sont densément peuplées : les émissions de vapeurs volatiles organiques et toxiques y sont une menace directe pour l'environnement et la santé publique. Cette situation n'est pas souhaitable. Il est donc urgent de réduire les émissions de composés organiques volatils et de matières dangereuses pour l'environnement provenant des bateaux-citernes de navigation intérieure.

L'Union européenne s'est saisie du sujet de la libération des substances extrêmement préoccupantes (SVHC) dans l'atmosphère dès les années quatre-vingt-dix : la Commission a élaboré la directive relative au stockage et à la distribution d'essence[28] pour réduire les émissions d'une source importante de composés volatils (transport d'essence). Cette directive a été adoptée en 1994 et transposée par les États membres de l'UE dans leur réglementation nationale.

L'UE a également identifié un certain nombre de matières dites « substances extrêmement préoccupantes (SVHC) » dont la libération dans l'atmosphère doit autant que possible être ramenée à zéro, notamment dans le règlement REACH (CE) 1907/2006, la convention OSPAR, la directive cadre relative à l'eau 2000/60/CE et le règlement POP (CE) 850/2004. L'industrie est également tenue de réduire de plus en plus ce type de rejets. Pour la navigation intérieure, il n'existe pas encore de prescriptions efficaces visant à empêcher la libération dans l'atmosphère de ces matières.

[28] Directive européenne 94/63/CE.

En outre, il n'existe à l'heure actuelle aucune réglementation internationale étendue qui interdise la libération de vapeurs dans l'atmosphère pour la navigation intérieure. De ce fait, de plus en plus de dispositions locales ont été introduites, ce qui peut conduire à un « tourisme des déchets » : les conducteurs attendent d'atteindre une zone où le dégazage n'est pas interdit et y ventilent leur bateau dans l'atmosphère.

2.2. Comment la modification proposée contribue-t-elle à la résolution du problème ?

Des interdictions de dégazage sont déjà en vigueur aux niveaux national, local et régional. Les autorités locales des provinces, des régions et des ports ainsi que des gouvernements nationaux ne peuvent cependant instaurer une interdiction généralisée, leur compétence se limitant à leurs propres voies d'eau. Il en résulte une réglementation fragmentée, ce qui peut conduire à un « tourisme des déchets ». Pour répondre à la problématique du dégazage, une réglementation internationale uniforme et adaptée est nécessaire, afin que les émissions de matières nocives soient limitées de façon intégrée sur l'ensemble des voies d'eau et que des règles du jeu équitables permettent d'éviter toute distorsion de concurrence.

La CDNI est une convention adoptée par six pays : le Luxembourg, la Suisse, les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne et la France ; elle s'applique à l'ensemble du Rhin et à toutes les voies de navigation intérieure en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique, sur la Moselle internationale au Luxembourg et en France (N.B. : pour la France, les voies navigables soumises à la Convention sont la Moselle, le Rhin, la Meuse et les canaux du Nord). Ce bassin concentre plus de 80 % de l'activité de la navigation intérieure européenne. L'incorporation dans la Convention d'une interdiction de libérer des composés organiques volatils et dangereux pour l'environnement dans l'atmosphère permettra, moyennant une adaptation mineure, de couvrir la majeure partie de la navigation intérieure internationale en Europe. L'interdiction de dégazage s'appliquera alors de façon uniforme, ce qui empêchera le « tourisme des déchets ».

L'étude de l'impact des effets attendus de cette interdiction (RHDHV-3) indique que l'interdiction de ventilation proposée dans la CDNI préviendrait 95 % des dégazages nocifs à l'air libre par le transport fluvial dans le champ d'application géographique de la Convention. Cela ne signifie pas pour autant que l'intégralité des dégazages dans l'atmosphère seront remplacés par des dégazages dans une station de réception des vapeurs : les experts du secteur s'attendent à ce que plus de 60 % des dégazages puissent être évités grâce à des solutions logistiques intelligentes, par exemple en faisant naviguer les bateaux avec la même cargaison ou avec des cargaisons qui sont parfaitement compatibles entre elles. Le dégazage dans une station de réception des vapeurs n'est nécessaire que lorsque la cargaison suivante du bateau est incompatible et que doit être fourni un bateau propre.

La CDNI est basée sur le principe du « pollueur-payeur ». C'est pourquoi les coûts des dégazages nécessaires sont imputés à l'affréteur. Pour les cargaisons liquides aussi, les coûts sont imputés à l'affréteur des marchandises qui pourraient polluer les eaux de surface.

2.3. Alternatives étudiées

Plusieurs initiatives ont été prises dans le passé par des autorités régionales pour introduire des mesures environnementales concernant le dégazage dans l'atmosphère sur les voies navigables relevant du champ d'application géographique de la CDNI. Dans les conventions existantes, il s'est avéré que cet aspect ne pourrait être réglé sans l'accord des Parties Contractantes.
Les initiatives privées basées sur le volontariat se sont avérées inefficaces. Lors de la négociation des green deals aux Pays-Bas, les dirigeants du secteur ont affirmé explicitement qu'ils étaient partisans de prescriptions qui seraient coordonnées autant que possible à l'échelle internationale.

Au début des discussions en 2012, trois options ont été identifiées pour introduire dans la réglementation existante une interdiction du dégazage de vapeurs de composés organiques volatils et de matières dangereuses pour l'environnement : l'Accord ADN, la directive européenne 94/63/CE et la Convention CDNI relative à l'élimination des déchets survenant en navigation intérieure. Les interdictions nationales conviennent moins à cet égard, une mise en œuvre non uniforme laissant ouverte la possibilité d'un tourisme des déchets.

2.3.1. ADN

L'Accord ADN[29] a été adopté par les Nations-Unies pour encadrer le transport fluvial de marchandises dangereuses. Cet accord vise à réduire, autant que possible, les risques liés au transport de marchandises dangereuses pour le bateau et pour l'équipage. L'ADN et la réglementation sous-jacente portent également sur l'émission de matières dangereuses. Ces prescriptions sont en vigueur au niveau international.

La proposition d'une interdiction de dégazage ne vise pas une réduction des risques pour la sécurité mais la limitation des émissions nocives dans l'atmosphère et dans l'eau. Ces aspects dépassent la portée actuelle de l'ADN, qui concerne la sécurité du transport des marchandises dangereuses. Étant donné qu'une adaptation de l'ADN n'est pas plus avantageuse en termes de procédure, cette option a été écartée.

Les prescriptions actuelles dans le domaine du transport de marchandises dangereuses (ADN) ouvrent expressément aux administrations nationales la possibilité d'introduire des prescriptions plus détaillées. Une intensification des contrôles sur la base de la législation actuelle n'est donc pas une solution pour empêcher le rejet de ces vapeurs indésirables de façon uniforme : une réglementation complémentaire est nécessaire pour interdire le dégazage.

2.3.2. Directive européenne 94/63/CE

Directive européenne 94/63/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994 relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service, appelée « directive européenne 94/63/CE » dans le présent document.

Une régulation des dégazages serait éventuellement possible par l'extension de la directive européenne 94/63/CE. L'extension de la directive 94/63/CE nécessiterait une directive modificative, impliquant les délais nécessaires à l'approbation du nouveau texte par les États membres de l'UE. Or, le traitement de ce problème est perçu comme particulièrement urgent dans la région à la fois densément peuplée et présentant une forte densité du trafic fluvial de l'Europe du Nord-Ouest, correspondant au champ d'application géographique de la CDNI.

Une extension de la directive européenne 94/63/CE aurait en outre pour conséquence, par analogie à la pratique actuelle, la mise en place d'une gestion des coûts dans laquelle le conducteur du bateau de navigation intérieure assumerait le coût de la limitation des émissions. Étant donné que les vapeurs résiduelles doivent être considérées comme des résidus de cargaison, il est plus pertinent d'imputer les coûts à l'affréteur, selon le principe du « pollueur-payeur ».

[29] ADN : Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.

2.3.3. CDNI
La France, l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas, en tant qu'États membres de l'Union européenne, ont adopté cette convention avec la Suisse pour réglementer le dépôt de déchets et de résidus de cargaison des bateaux de navigation intérieure. La CDNI interdit le déversement des déchets solides et liquides dans les eaux navigables sur le champ d'application géographique de la Convention. L'ajout de dispositions relatives aux rejets de vapeurs est relativement simple et serait un complément cohérent.

La CDNI définit explicitement à qui incombent la responsabilité et les coûts lors du transport, du chargement et du déchargement de marchandises et de la prise en charge des résidus de cargaison, conformément au principe du « pollueur-payeur ». Les coûts sont imputés au destinataire de la cargaison pour les cargaisons sèches et à l'affréteur pour les cargaisons liquides. La CDNI décrit également les procédures, de même qu'elle réglemente la mise en œuvre et les contrôles.

2.3.4. Résultats
Compte tenu des motifs exposés ci-avant, l'adaptation de la CDNI constitue la solution la plus pertinente pour limiter la libération dans l'atmosphère de vapeurs dangereuses pour l'environnement.

2.4. Dispositions transitoires
La proposition d'adaptation de la CDNI inclut des dispositions transitoires qui prévoient une introduction par phases de l'interdiction de dégazage dans l'atmosphère, les installations existantes étant probablement insuffisantes pour fournir les capacités de dégazage adéquates en cas d'interdiction simultanée du dégazage de toutes les matières concernées.

Une introduction progressive de l'interdiction avec des délais de respectivement six mois, deux ans et trois ans à compter de la ratification de l'amendement de la Convention permet à la fois de répondre au souhait d'une introduction rapide exprimé par les différentes parties intéressées (autorités régionales, grands ports aux Pays-Bas et en Belgique et les organisations internationales de navigation intérieure) et de mettre un terme à la fragmentation actuelle de la réglementation et à l'incertitude générale en ce qui concerne les droits et les obligations. Par ailleurs, ce calendrier offre un délai suffisant pour construire des stations de dégazage et obtenir ou délivrer les permis nécessaires.

Après la phase III, les émissions de vapeurs nocives dans l'atmosphère par la navigation à cale citerne devraient avoir baissé de 95 %.

Une évaluation de la mesure sera réalisée après l'introduction de la Phase I. Celle-ci s'étendra jusqu'à l'introduction de la Phase II. Cette évaluation vise à déterminer si la réglementation est adaptée à la situation réelle. Seront par exemple évalués l'effet réel de la mesure sur les transports exclusifs, l'existence de comportements d'évitement, le nombre et la nature des unités de dégazage, de même que la fréquence des dégazages.
En outre, il est prévu de vérifier si d'autres composés dangereux/toxiques doivent être ajoutés au tableau III de l'Appendice IIIa : en effet, de nouvelles matières et de nouveaux composés sont mis au point, nécessitant une actualisation de la liste, et de nouveaux enseignements sur des matières connues peuvent rendre nécessaire leur interdiction.

Il convient de souligner que l'évaluation porte seulement sur le Règlement d'application de la CDNI (annexe 2 à la Convention) et que, de ce fait, des modifications ou compléments ne nécessiteraient pas une nouvelle procédure de ratification dès lors que l'adaptation du Règlement d'application demeure conforme à la teneur des articles du texte principal.

2.5. Précisions relatives au projet de résolution

2.5.1. Généralités

Le projet de résolution introduit dans la CDNI une interdiction de la libération de vapeurs nocives dans l'atmosphère. Les vapeurs concernées sont des résidus gazeux de cargaison liquide.

Les principales modifications apportées au texte de la Convention sont les suivantes : à l'article 1 f) de la CDNI, où figurait déjà « résidus de cargaison », est ajouté « vapeurs » et aux articles 3, 11, 13 où figure l'interdiction du « déversement dans la voie d'eau », est ajoutée l'interdiction de la « libération des vapeurs dans l'atmosphère ». En outre, dans les articles 8 et 13, de même que pour le lavage, l'affréteur se verra imputer les coûts du dégazage. Enfin, l'Appendice IIIa listera les matières spécifiques dont le dégazage dans l'atmosphère sera interdit, ainsi que le phasage de cette interdiction. Pour ces matières, le dégazage dans une station de réception est en principe obligatoire, sauf s'il s'agit d'un transport exclusif ou d'un transport compatible. À chaque produit à dégazer est attribuée une valeur « AVFL », la valeur de concentration sous laquelle la libération dans l'atmosphère des vapeurs résiduelles sera autorisée.

L'approche retenue est analogue à celle des dispositions actuelles de la CDNI pour le lavage des citernes utilisées pour le transport de cargaisons liquides. Par analogie aux dispositions en vigueur relatives au lavage des citernes, les coûts du dégazage seront imputés à l'affréteur.

2.5.2. Tableaux et sélection des matières faisant l'objet d'interdictions de dégazage dans l'Appendice IIIa

Afin de limiter autant que possible les risques liés à la libération de vapeurs pour les êtres humains et l'environnement, l'accent a été mis sur les matières dites CMR. Ces matières sont cancérogènes (Cancérigènes), modifient les propriétés génétiques (Mutagènes) et/ou sont dangereuses pour la reproduction (Reprotoxiques). Sont notamment concernées l'essence, le benzène, les matières contenant du benzène et les autres substances extrêmement préoccupantes (SVHC).
La faisabilité du dégazage de ces matières a ensuite été examinée : selon les experts du GRTS[30], seules les matières dont la pression de vapeur à 20 °C est supérieure à 5 kPa (kilopascals) peuvent être dégazées. En d'autres termes, une matière doit être suffisamment volatile pour permettre l'évacuation de ses vapeurs dans une station de réception dans un délai acceptable.
Les dispositions relatives au lavage qui figurent actuellement dans la Convention (Appendice III du Règlement d'application) s'appliquent sans modifications aux matières qui ne peuvent pas être dégazées (en général, les matières dont la pression de vapeur est inférieure à 5 kPa à 20 °C). Pour les matières qui peuvent être ventilées mais qui occasionnent une gêne olfactive pour les riverains, le lavage est une solution adéquate, le dégazage ne limitant pas suffisamment les problèmes d'odeurs. Cette approche correspond d'ailleurs à la pratique actuelle.

L'introduction de l'interdiction est prévue en 3 phases :

- la **phase 1** s'appliquera aux vapeurs des matières déjà visées par la directive 94/63/CE de l'UE. L'objectif de cette directive est de limiter les émissions de composés organiques volatils (émissions de COV) issus du carburant pour véhicules motorisés. En outre, l'Allemagne a étendu les exigences de la directive 94/63/CE à des matières comparables telles que les mélanges de carburants et l'essence brute. Dans le cadre de la phase 1, toutes les interdictions déjà applicables sont introduites sur l'intégralité du territoire des Parties Contractantes. Le benzène (ONU 114) est ajouté à la liste des produits interdits, en raison de sa grande nocivité pour l'environnement. La toxicité de ce composé fait l'objet d'un large consensus et le dégazage du benzène est déjà interdit dans de nombreuses régions.

[30] Comité directeur du GRTS : Steering Committee Gaseous Residues of Liquid Cargo in Inland Tanker Shipping. Ce comité est composé de représentants d'organisations internationales de bateliers, d'armateurs, de sociétés de stockage et du secteur de la (pétro)chimie (voir 4.).

- la **Phase II** portera sur les vapeurs des matières particulièrement dommageables contenant plus de 10 % de benzène. Ces matières sont également déjà soumises à des interdictions régionales.
- la **Phase III** concernera les vapeurs des matières dont la limitation des émissions dans l'atmosphère aura un impact significatif, identifiées d'après la liste des vingt-cinq matières les plus fréquemment transportées[31].

Les interdictions des phases II et III étendent les interdictions des phases précédentes.

Les vapeurs de matières qui ne figurent pas dans les tableaux des appendices III et IIIa peuvent être libérées dans l'atmosphère. Les exigences de l'ADN doivent cependant être respectées à titre d'exemple, la concentration de gaz dans le mélange libéré ne doit pas être supérieure à 10 % de la LIE. Des exigences souvent plus restrictives s'appliquent dès à présent pour les matières toxiques, afin de ne pas mettre en danger l'équipage.
Lors de l'évaluation des phases I et II, il conviendra de vérifier la pertinence d'une extension ou d'un renforcement de la liste des matières concernées par la phase III.

2.5.3. Détermination de la valeur limite pour le dégazage dans l'atmosphère (AVFL)
La valeur AVFL (Accepted Vent Free Level) a été fixée dans la CDNI sur la base de recherches[32] effectuées par le GRTS. La valeur AVFL est le seuil en-dessous duquel les vapeurs peuvent être libérées dans l'atmosphère.
Elle correspond actuellement à 10 % de la LIE (Limite inférieure d'explosivité). Cette limite couvre à la fois les risques de sécurité pour le bateau et les risques pour la santé de l'équipage à bord. On suppose qu'en dessous de cette valeur limite, les coûts de l'élimination des vapeurs ne sont pas justifiables par rapport au bénéfice pour l'environnement.
Cette approche aboutit à une réduction des émissions de 95 % par rapport aux émissions actuelles pour les polluants mentionnés en Appendice IIIa, avec d'évidents avantages sur le plan environnemental. Ces dispositions pourraient encore être renforcées à l'avenir.

La définition de l'AVFL ne figure pas *explicitement* dans l'ADN ni dans la directive européenne 94/63/CE. Pour des considérations pratiques, la CDNI utilise la valeur de 10 % de la LIE reprise de l'ADN.

Les matières non combustibles n'ont pas de limite d'explosivité et donc pas de valeur « LIE ». Il est par conséquent impossible de déterminer une valeur AVFL d'après ce critère. Toutefois, ces matières sont généralement moins volatiles, avec fréquemment une tension de vapeur < 5 kPa, ce qui implique qu'elles ne pourraient être dégazées que par la mise en œuvre de moyens disproportionnés, voire pas du tout. Néanmoins, ces matières nécessitent fréquemment un lavage en vertu de l'actuel Appendice III de l'annexe 2 à la CDNI.

Pour les mélanges de matières, une valeur AVFL applicable de manière générale peut être indiquée. Ici, il incombe à l'affréteur de fixer les exigences en fonction du mélange de matières.

Les appareils de mesure présents à bord des bateaux, basés sur l'ADN, peuvent être utilisés sans adaptation pour la CDNI.

3. Lien avec d'autres réglementations pertinentes

La réglementation proposée est complémentaire de la réglementation existante en matière de transports continentaux, notamment la Directive européenne 94/63/CE et l'ADN encadrant les transports de marchandises dangereuses par voie d'eau.

Tant la directive européenne 94/63/CE que l'accord ADN ont d'autres finalités que la CDNI. L'ADN vise en effet la sécurité du bateau et de l'équipage. La Directive européenne 94/63/CE a quant à elle

[31] Van de Broeck. (2013). *Criteria for definition of liquid cargo that can be subject of degassing procedures.* CEFIC SCGTRS.
[32] Étude RHDHV: Acceptable Vent Free Level

pour but de réglementer la sécurité du stockage et de la distribution d'essence pour tous les modes de transport, dans l'ensemble de l'Union européenne.

La CDNI vise à protéger l'environnement en prévenant, collectant et éliminant les déchets des bateaux. La Convention réglemente les droits et devoirs des parties qui participent au transport, à la manutention et à l'évacuation des cargaisons, des parties, résidus et déchets de cargaisons et complète ainsi les deux autres textes réglementaires en imposant des exigences additionnelles.
L'interdiction de dégazage se traduit dans la pratique par une extension de la notion de « cargaison », à laquelle s'ajoutent désormais les vapeurs. Cette extension est dans l'intérêt de la santé des riverains et de la protection de l'environnement.

L'ADN offre la possibilité aux autorités nationales d'instaurer leur propre interdiction de dégazage (régionale). La CDNI impose désormais dans les États contractants des exigences spécifiques pour le dégazage de matières CMR et est ainsi plus stricte que l'ADN.

La directive 94/63/CE confie les modalités d'exécution aux États membres. Dans ce cadre, la CDNI veille à une application concrète pour les cinq États membres de l'Union européenne et la Suisse, sur un territoire homogène en Europe occidentale, qui comprend le corridor du Rhin et couvre ainsi une partie considérable de la flotte de navigation intérieure européenne. Elle offre un système coordonné à l'échelle internationale permettant d'empêcher que les résidus de cargaison et les déchets n'aboutissent dans l'environnement.

4. Aperçu des parties prenantes

Outre les gouvernements nationaux des Parties contractantes, d'autres représentants d'intérêts interviennent aussi pour cette modification de la CDNI, dans le cadre du comité de pilotage GRTS établi spécialement à cet effet.

Ce comité se compose de représentants d'organisations internationales de la batellerie, d'armements, d'entreprises de stockage et de l'industrie (pétro)chimique, à savoir l'UENF, l'OEB, CEFIC, FETSA, FuelsEurope et des ports d'Amsterdam, d'Anvers, de Duisbourg et de Rotterdam (présidence).
Le GRTS conseille les organes de la CDNI au regard de l'expérience pratique dans ce secteur. L'objectif de cette consultation est d'avoir des dispositions praticables, telles que présentées aujourd'hui. Sur mandat du GRTS - ou des membres concernés - quelques études techniques visant à étayer l'interdiction de dégazage ont également été initiées.

La Conférence des Parties Contractantes a organisé une consultation publique durant l'été 2016. Un projet de texte a été publié et dix-sept instances ou parties intéressées ont soumis leurs points de vue. Ces indications et propositions ont, dans la mesure du possible, été intégrées au projet de résolution.

5. Coûts et autres effets pour le secteur

5.1. Les coûts d'un dégazage

Les coûts d'un dégazage à la station de réception sont imputés à l'affréteur en sa qualité de propriétaire de la cargaison. Ils sont estimés à environ 6 000 € en moyenne par dégazage. Ce montant inclut, outre le coût du dégazage proprement dit, l'amortissement des coûts d'investissements, les coûts d'exploitation et d'entretien des installations de dégazage, ainsi que les coûts liés aux temps d'attente et aux durées des détours nécessaires pour rejoindre une installation éloignée.
Ce montant est basé sur des données issues de la pratique existante ; l'estimation des coûts est issue de différentes études, produites par différents pays (CE Delft-2, RHDHAV-2). En supposant une durée moyenne de dégazage d'environ 8 heures, un temps d'attente de 4 heures et une durée de détour de 2 heures, ainsi que l'amortissement et la maintenance de l'installation, les coûts s'élèvent en moyenne au montant cité de 6 000 € par dégazage.

Les coûts pour un dégazage, de même que pour un lavage, sont du même ordre de grandeur que le prix du transport.

Le secteur a indiqué lors d'entretiens que se dessine d'ores et déjà un nouveau marché pour les installations de dégazage. Des techniques de traitement des vapeurs ainsi que des appareils de mesure sont déjà disponibles, étant utilisés pour les mesurages concernant les marchandises dangereuses (ADN) et pour le traitement des vapeurs lors du stockage et du transbordement dans les terminaux. Le temps nécessaire au développement de techniques adéquates n'est donc pas un facteur limitant.
Des techniques pour le traitement des vapeurs de citernes à cargaison des bateaux sont en cours de développement depuis plusieurs années. Ce développement va probablement s'accélérer en cas d'interdiction définitive du dégazage.

Le coût d'exploitation total pour le dégazage sera, selon l'évaluation d'impact (RHDHV-3), compris entre 12 et 25 millions d'euros par an. Ces montants sont basés sur les données disponibles et les hypothèses associées. Un élément de cette évaluation est un modèle d'après lequel des analyses de sensibilité ont été effectuées sur quatorze paramètres pertinents du processus de dégazage[33]. Les coûts des mesures proposées varient entre 3 à 25 euros par kilo d'émissions de COV[34] évitées et de 16 à 66 euros par kilo d'émissions de benzène évitées. Ces chiffres sont considérés comme étant proportionnels.

De façon plus détaillée :

- les coûts totaux du dégazage en 2021 sont évalués à 17 670 000 € (voir le tableau 4-2 de l'évaluation), ce qui représente 2 735 dégazages à 6 458 € (voir tableau 4-1).

- les émissions de COV prévues en 2021 sont évaluées à 721 tonnes au minimum et 6 805 tonnes au maximum. Ce calcul est basé sur le nombre de dégazages par produit, multiplié par le facteur d'émission (kg/dégazage)

- le coût serait alors de : 17 670 000 € / 721 tonnes / 1000 kg / tonnes = 25 €/kg pour le cas d'un rapport coût-efficacité maximal et de 17 670 000 € / 6 805 tonnes / 1000 kg/tonne = 2,6 €/kg, arrondis à 3 €/kg, pour le cas d'un rapport coût-efficacité minimal[35].

5.2. Stations de réception pour les vapeurs

5.2.1. Construction d'installations de dégazage

Les pouvoirs publics doivent faciliter ou soutenir le développement des infrastructures nécessaires conformément à l'exigence formulée dans la partie B de la Convention CDNI. En principe, l'infrastructure ne sera pas créée par les pouvoirs publics mais par des acteurs privés. Ceci requiert du temps et de l'argent. Par conséquent, il est important pour les opérateurs économiques de savoir à quel moment l'interdiction entrera en vigueur, afin de développer une étude d'opportunité adaptée (« business case »).

Une entreprise souhaitant installer une station de réception pour les vapeurs pour son usage devra obtenir, comme pour les autres stations, un permis de l'autorité (locale) compétente. La décision d'accorder l'accès à cette installation à d'autres entreprises incombe à l'entreprise propriétaire de la station. Dans la pratique actuelle, certaines entreprises disposent de leurs propres installations, lesquelles ne sont généralement pas accessibles aux tiers.
Suite à des initiatives privées, divers types de stations de réception déjà achevées ou encore en construction existent actuellement dans différents ports.

5.2.2. Nombre de dégazages, effet des transports exclusifs et des transports compatibles

Le GRTS indique que lorsque l'interdiction de dégazage entrera en vigueur, les parties concernées tenteront de limiter les coûts et s'attacheront à transporter davantage de matières par des transports compatibles ou exclusifs (Article 5.01, lettres a et aa)). Le dégazage n'est alors pas obligatoire et il est

[33] Si cela est jugé opportun, le modèle pourra faire l'objet de nouveaux calculs lorsque des données plus précises seront disponibles.
[34] Composés organiques volatils
[35] Royal HaskoningDHV: effects of future restrictions in degassing of inland tanker barges June 2016

ainsi possible de gagner du temps et de réduire les coûts. Le nombre total de dégazages nécessaires devrait donc diminuer.

Il est difficile de prévoir l'ampleur précise de ce glissement. Actuellement, les entreprises travaillent avec leurs propres listes de compatibilité de marchandises. Des tentatives d'harmonisation de ces listes ont échoué dans le passé. De ce fait, les informations disponibles concernant le nombre des transports compatibles effectués actuellement sur les voies de navigation intérieure sont limitées. Lorsque l'alternative d'un dégazage gratuit disparaîtra, les coûts du dégazage pour l'exploitation de la flotte de bateaux-citernes seront évalués par rapport à la perte de flexibilité résultant du recours aux transports compatibles.

Les parties prenantes concernées indiquent qu'elles s'attendent, sur la base des données internes de leurs entreprises, à un glissement d'au moins 60 % des transports vers des transports exclusifs et des transports compatibles. Ce glissement pourrait se traduire par une hausse des coûts de transport, mais celle-ci devrait être bien inférieure au coût occasionné par un dégazage plus fréquent des bateaux.

Lors d'une réunion du groupe de travail ADN pour le Rhin (ADNR), le secteur a déclaré en 2013 que la mise en œuvre de la Directive européenne 94/63/CE est déjà assurée par le recours aux transports exclusifs et compatibles, et qu'il n'y aurait donc quasiment pas de coûts additionnels.
Le secteur considère que l'introduction de davantage d'interdictions de dégazage conduira à une forte baisse du nombre de dégazages en raison du recours aux transports exclusifs ou compatibles. L'expérience acquise aux installations de dégazage à Bâle et Rotterdam montre que le nombre de dégazages prévus n'a pas été atteint. Cela peut être dû à un glissement vers des transports exclusifs. Toutefois, les frais n'étant pas remboursés, un comportement d'évitement (tourisme de déchets) ne peut être exclu.

Pour déterminer le nombre de dégazages, RHDHV-2 a utilisé des données plus récentes pour 7 matières, complétées par des sources de données concernant les bateaux-citernes de navigation intérieure provenant de plusieurs pays de la CDNI. Ces 7 matières constituent les tableaux I et II de l'Appendice IIIa. Les matières du Tableau III faisaient encore l'objet de discussions dans le GRTS à cette époque.
L'étude prévoit un besoin d'environ 1 300 dégazages contrôlés par an pour la Phase I, et de 3 000 par an pour la Phase II dans le corridor rhénan.
Le nombre de dégazages pour les matières de la Phase III pourra être extrapolé en temps utile.

5.2.3. Nombre d'installations de dégazage requis
L'étude suppose que la plupart des transports de matières dangereuses volatiles sont effectués d'un port à l'autre. Les installations de dégazage devraient par conséquent se situer à proximité des postes de chargement et de déchargement correspondants.
Sur la base des dégazages nécessaires pour les Phases I et II (1 300 à 3 000) et des capacités des installations, RHDHV-2 estime que le nombre d'installation de dégazage requis pour le bassin du Rhin est théoriquement de 4 à 5. Étant donné la grande incertitude concernant l'évolution des transports exclusifs et compatibles, le nombre d'installations requis pour la Phase III est difficile à estimer.

Pour les régions telles que par exemple Berlin, Hambourg, Brème, Ratisbonne, Liège-Maastricht et le Nord de la France, des capacités de dégazage additionnelles seront éventuellement nécessaires, le temps requis pour les détours entraînant des frais trop élevés. L'exploitation des stations de réception des vapeurs pourrait ne pas couvrir les frais occasionnés dans ces secteurs. Le cas échéant, les entreprises n'auraient alors pas accès à des installations de dégazage dans ces secteurs et seraient tenues de créer leurs propres installations. Des installations de dégazage mobile pourraient constituer une solution dans ce cas de figure.

En raison de la variété des paramètres, le nombre de stations de dégazage dans le champ d'application géographique de la CDNI pourrait alors être nettement supérieur à 5 stations.

5.2.4. Coût et durée de la construction d'une installation de réception des vapeurs
Les coûts pour la construction d'une station de réception des vapeurs varient entre 0,5 million et plusieurs millions d'euros, en fonction de sa capacité, de la nature de l'installation (mobile ou fixe), de la gamme des produits qui peuvent y être traités, etc.

Le tarif pour le dégazage dans les installations devra couvrir les coûts sur la base du principe du « pollueur-payeur ». Il n'est pas indispensable de développer de nouvelles technologies pour le dégazage des bateaux de navigation intérieure, car il existe déjà des stations de réception des vapeurs et de nouvelles stations de réception font actuellement l'objet d'essais.

Le GRTS a fait dresser par RHDHV-1 un inventaire des différentes installations de dégazage et des possibilités qu'elles offrent. Sont identifiées :

- Anvers : 3 installations mobiles (financements privés), opérationnelles
- Anvers : installation fixe Marpobel, opérationnelle
- Bâle : 1 installation (financement privé, soutenu par des entreprises portuaires), opérationnelle
- Rotterdam : Don Quichot (installation flottante, mobile), opérationnelle
- Moerdijk : installation de collecte générale, y compris le dégazage (financement privé), opérationnelle
- Amsterdam : installation mobile à terre (entreprise privée avec subventions du port), en développement

Il existe également des installations de manutention propres aux entreprises, qui conviennent pour des matières spécifiques.

Selon les informations fournies par les parties privées et en fonction des facteurs précités, une installation peut être construite en un an. Des installations mobiles sont aussi disponibles et de telles installations peuvent être construites en moins d'un an.

Un exemple de nouvelle installation est le Don Quichot. Il s'agit d'une installation placée sur un ponton dans la région de Rotterdam/Dordrecht (Pays-Bas). Le coût total de cette installation est de 2,5 millions d'euros, dont 400 000 euros investis par le propriétaire, 1 million d'euros provenant des entreprises portuaires et de la région de Rotterdam ; la somme manquante, soit plus d'un million d'euros a fait l'objet d'un financement participatif. Pour ce financement participatif, un rendement de 7 % a été promis aux participants.

La situation des transports exclusifs ou compatibles doit également être considérée. Un dégazage n'est pas légalement requis pour ces transports, ce qui permet certes de réduire le nombre des installations de dégazage nécessaires ; cependant les vapeurs restituées doivent être réceptionnées par l'installation de chargement. Cette contrainte peut entraîner des dépenses pour la construction ou l'adaptation des installations de chargement et de réception afin d'assurer la restitution des vapeurs des citernes à cargaison lors du chargement (tuyauteries de retour des vapeurs ; déjà appliqués dans de nombreux cas) ou pour des installations spécifiques de traitement des vapeurs.

Selon certaines indications, cette obligation de la Directive européenne 94/63/CE n'est pas toujours respectée ; cette situation n'est cependant pas l'objet de la modification de la Convention proposée.

5.2.5. Coûts et durée de l'octroi d'un permis

Un permis d'exploitation et une autorisation délivrée en vertu de la réglementation environnementale sont en général requis pour une installation de dégazage. En outre, le demandeur doit fournir toutes les informations nécessaires et justifier le cas échéant par des rapports de recherche que les prescriptions en vigueur peuvent être respectées.
Cette procédure n'est pas nouvelle : des permis d'exploitation sont déjà délivrés pour la collecte des résidus de cargaison et des déchets.

Dans les cas où de grandes entreprises construiraient leurs propres installations de dégazage, de nouveaux équipements seront nécessaires, par exemple des postes de stationnement (supplémentaires) pour les bâtiments arborant des cônes, ce qui nécessitera une autorisation par les autorités. Les plaintes déposées par des groupements de protection de l'environnement ou par des riverains sont susceptibles de retarder la procédure de plusieurs années.

Il est difficile d'estimer la durée de la procédure d'octroi du permis, les procédures ainsi que le contexte sociétal au niveau local étant différents dans chaque État membre et dans chaque région.

Les stations de réception de vapeurs étant déjà utilisées par exemple dans des terminaux, il est peu probable que la délivrance des autorisations nécessite un délai supérieur aux quelques mois habituellement nécessaires. Si une installation mobile est placée dans une station de réception existante, elle relève de la station de réception et ne nécessite pas d'autorisation distincte.
Seules les nouvelles formes de collecte, comme dans le cas du Don Quichot où la station de réception est établie sur un ponton, nécessitent une procédure spéciale. L'obtention du permis a été retardée en raison de l'attente d'une recommandation sur la mise en conformité à l'ADN, cette démarche étant nécessaire pour une installation flottante transportant des matières dangereuses. Dans ce cas précis, une exemption nationale temporaire a été accordée sur la base de la loi néerlandaise sur le transport de marchandises dangereuses (mise en œuvre nationale de l'ADN).

Par « coûts de l'octroi du permis » nous entendons les coûts supportés par l'administration publique. En fonction des dispositions en vigueur dans le pays concerné, il est possible que ces coûts soient dans certains cas couverts (partiellement) par des redevances.
En principe, toutes les informations requises doivent être fournies par le demandeur du permis, y compris les résultats des études requises concernant les nouvelles techniques. Il est probable que les coûts occasionnés au demandeur du permis seront en définitive refacturés au client. Les demandes d'informations au sujet des coûts des permis butent sur la retenue des parties concernées. En résumé, la transparence concernant le nombre et l'ampleur des coûts des permis est limitée et il est impossible d'obtenir un aperçu complet.

5.2.6. Types d'installations
Il existe à la fois des installations de dégazage fixes et des installations mobiles (bateaux ou camions). En général, toutes les matières figurant à l'Appendice IIIa du Règlement d'application de la CDNI, peuvent être traitées dans la même unité.
Outre l'essence (depuis 2006), de nombreuses autres matières nocives sont déjà dégazées dans des installations de dégazage (mobiles), par exemple en vertu de prescriptions plus restrictives applicables au niveau local. Il existe aussi des entreprises qui optent pour le dégazage sur une base volontaire, parce qu'elles s'engagent en faveur d'une exploitation durable ou parce qu'elles entretiennent une image respectueuse de l'environnement. Si leur capacité est suffisante, ces installations pourront également être utilisées pour les « nouvelles » matières qui feront l'objet de l'interdiction.

Dans la pratique actuelle, il existe des installations spécifiques pour certaines matières mais aussi des installations permettant de traiter tous les types de matières. Toutes les installations mises au point actuellement sont optimisées pour garantir le traitement de tous les produits qui seront soumis à des restrictions de dégazage. Cet aspect sera également assuré au moyen de permis.

Pour les transports exclusifs et les transports compatibles des équipements pour la collecte des vapeurs des citernes pendant le chargement sont nécessaires. Dans de nombreux cas, ces équipements ne sont pas encore installés.

5.3. Durée d'un dégazage, effet sur les temps d'attente et de détour, les déplacements à l'état lège et les postes de stationnements pour les bateaux arborant des cônes

5.3.1. Durée d'un dégazage
Avec les techniques actuelles, un dégazage nécessite en moyenne environ 8 heures (RHDHV).
À l'avenir, la durée de dégazage pourrait être réduite si de nouvelles technologies le permettent.

5.3.2. Temps d'attente et de détour
Des temps d'attente plus fréquents et plus longs seront générés pour la navigation, puisque la ventilation ne sera pas autorisée pendant la navigation et que le dégazage contrôlé prend lui-même du temps. Le transporteur attendra probablement de dégazer jusqu'à ce qu'il soit certain que la cargaison suivante ne sera pas une cargaison exclusive ou compatible.

A cet égard, la CDNI, Partie B, article 7.05, dispose que les temps d'attente et de détour sont à la charge de l'affréteur et font partie des coûts totaux de dégazage.
Il est impossible de prévoir l'ampleur des temps d'attente et de détour. RHDHV-2 fournit des estimations pour le temps d'attente de 4 heures et de 2 heures pour les détours. D'autres études concernant des provinces néerlandaises font état d'estimations dans des fourchettes similaires. Il en résulte un montant de 1200 euros par dégazage.

Au vu des initiatives actuelles, il semble clair qu'un marché pour les dégazages émergera.

5.3.3. Postes de stationnement pour les bâtiments arborant des cônes
Les bateaux qui ne sont pas encore dégazés devant arborer un cône, des postes de stationnements spécifiques supplémentaires seront nécessaires pour les bateaux transportant une cargaison dangereuse (postes de stationnements pour les bâtiments arborant des cônes).
Le besoin de postes supplémentaires sera particulièrement important sur les sites de chargement et de déchargement, la recherche d'une cargaison compatible impliquant un stationnement sous cônes avant que le bateau s'approche du prochain site de chargement. En règle générale, de nombreux postes de stationnement sont disponibles à proximité des ports. Ceux-ci peuvent probablement être utilisés aussi pour l'attente en vue d'un dégazage.

Des engorgements pourront aussi se produire aux aires d'attente près des écluses et dans les aires de stationnement nocturne : notons à ce propos que les bateaux-citernes sont souvent exploités en navigation continue. Il est néanmoins possible que la création de postes de stationnement supplémentaires pour les bateaux arborant des cônes soit nécessaire à proximité de ponts et d'écluses.

Des études effectuées récemment (RHDHV-2 et CE Delft 2015) ont conclu que le nombre nécessaire de postes de stationnement supplémentaires pour les bâtiments arborant des cônes ne sera pas très élevé. Toutefois, les indications émanant de la pratique quotidienne des bateliers de la navigation intérieure (OEB[36]) ne permettent pas de confirmer cette affirmation.

Au cours de la phase initiale de l'interdiction, il sera nécessaire de garantir la disponibilité d'un nombre suffisant de postes de stationnement (supplémentaires) pour les bâtiments arborant des cônes autour des stations de dégazage et à proximité des postes de chargement. Les coûts de la création de tels postes de stationnement (estimé à 750 000 € pour un poste à rideau de palplanches et à 500 000 € pour un poste à duc d'Albe par tranche de 100 m) sont en principe assumés par les autorités en charge de la voie d'eau.

□

5.3.4. Déplacements à l'état lège
Le nombre des voyages à l'état lège augmentera probablement, en raison de l'augmentation des transports exclusifs. Selon les experts au sein du GRTS, il est actuellement impossible de prédire si le nombre des voyages à l'état lège augmentera de manière significative.

5.4. Charges administratives ou obligations d'information pour la profession
La régulation par le biais de la CDNI cadre avec l'organisation administrative existante pour le contrôle. L'exigence de dégazer les bateaux de navigation intérieure à la station de réception des vapeurs n'occasionnera qu'une augmentation limitée des charges pour l'administration.
Le dégazage peut en effet être prouvé au moyen de l'attestation de déchargement existante. Il s'agit d'une attestation à compléter après le déchargement par le destinataire de la cargaison / l'installation de manutention et le conducteur du bateau, ainsi que, le cas échéant, par une station de réception des eaux de lavage ou par une station de réception des vapeurs. Tous les bateaux qui devront être dégazés dans une station de réception doivent déjà être lavés à l'heure actuelle et doivent par conséquent compléter une attestation de déchargement pour le lavage. En principe, on procèdera à l'avenir soit au lavage, soit au dégazage dans une station de réception. L'attestation de déchargement fait partie d'une pratique établie et un volet concernant les vapeurs peut y être ajouté aisément. En outre une codification standardisée des produits par leur numéro ONU est utilisée pour l'interdiction de

[36] OEB : Organisation Européenne des Bateliers

dégazage. Les numéros ONU sont déjà utilisés par l'ensemble de la navigation intérieure, notamment dans l'ADN.

Selon la sous-section 5.4.1.1.6.5 de l'ADN, dans le cas de bateaux-citernes dont les citernes à cargaison sont vides ou viennent d'être déchargées, le conducteur est réputé être l'expéditeur aux fins du document de transport exigé. Un tel document de transport sera nécessaire plus fréquemment là où l'étude d'impact fait état d'une augmentation des voyages à l'état lège.

Les coûts de postes de stationnement supplémentaires pour les bâtiments arborant des cônes (voir 5.3.3) sont en principe assumés par les autorités en charge de la voie d'eau, mais lorsqu'une société possède ses propres installations, cela occasionne des coûts pour la procédure d'autorisation et pour les contrôles requis pour l'exploitation.

Les questions qui concernent l'obtention de l'autorisation (voir point 6.2), le recrutement de personnel qualifié pour l'installation ainsi que les connaissances techniques requises ou des aspects similaires font partie de l'étude du modèle économique de ces installations.

5.5. Incidence sur d'autres moyens de transport (rail, route)

Compte tenu des quantités de matières dangereuses transportées à bord de bateaux de la navigation intérieure, il est peu probable que l'interdiction du dégazage donne lieu à un report modal vers la route ou le rail.

D'après des discussions menées à Bâle à propos de l'interdiction du transit de bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses, le transport de telles quantités de matières dangereuses par rail ou par route à travers la ville n'apparaît pas être une alternative souhaitable.

Les citernes des transports ferroviaires et routiers sont généralement lavées. Les coûts occasionnés sont certes un peu moins élevés, mais doivent également être assumés par l'affréteur. De manière générale, il est possible qu'aient lieu des discussions concernant un coût éventuellement moins élevé du transport routier ou ferroviaire. Toutefois, le coût du nettoyage et du dégazage des citernes de bateaux de la navigation intérieure n'est que difficilement comparable avec celui de la route et du rail. Compte tenu de la grande contenance de ses citernes, la navigation intérieure sera certainement compétitive par rapport au transport ferroviaire et routier en termes de coût de nettoyage par litre transporté. C'est pourquoi les experts en économie ne s'attendent pas à un report modal significatif.

5.6. Effets sur le marché des transporteurs

Les marchés des produits chimiques et pétroliers sont très différents. Dans le secteur de la chimie, les contrats à long terme et des prix relativement stables sont la règle.

Dans le secteur des produits pétroliers (essence etc.), il est souvent nécessaire de réagir aux fortes fluctuations de l'offre et de la demande, ce qui empêche dans une certaine mesure la conclusion de contrats sur le long terme. Le marché dit au comptant s'oriente selon la disponibilité de la capacité de transport en un lieu donné et à un moment donné. Il est probable que le marché au comptant continuera de se concentrer sur la disponibilité momentanée de bateaux de la navigation intérieure, pour lesquels la dernière cargaison sera déterminante pour l'obtention du marché. Les bateaux disponibles devront convenir pour le type de cargaison disponible sur le marché à ce moment précis.

Il est clair que, dans la plupart des cas, les propriétaires des bateaux ne s'attacheront plus à obtenir eux-mêmes des contrats de transport. Il existe à cet effet des intermédiaires qui interviennent au bénéfice de plusieurs bateaux. Lorsqu'un intermédiaire a plusieurs bateaux sous contrat, il est plus flexible pour l'utilisation des bateaux. Les intermédiaires qui ne peuvent faire intervenir qu'un petit nombre de bateaux (et sont par conséquent moins flexibles) devront probablement s'associer à l'avenir à des groupes plus importants. De ce point de vue, le marché devra s'adapter au nouveau contexte créé par le dégazage.

D'une part, il est possible que des entreprises plus grandes modifient les conditions du marché de la navigation intérieure en exigeant que n'entrent en ligne de compte pour un transport que des bateaux-citernes ayant précédemment transporté la même marchandise (transports exclusifs). Les armements plus modestes et les bateliers indépendants sont susceptibles de ne pas pouvoir répondre à cette demande. Ils risquent par conséquent d'être écartés du marché.
D'autre part, les transports compatibles pourraient augmenter, étant donné que le dégazage occasionne des coûts. Ainsi, il peut déjà être observé actuellement que des facteurs externes tels que les périodes de basses eaux et une capacité de transport plus limitée donnent lieu à une utilisation plus flexible de la compatibilité des matières.

Le nouveau contexte donnera certainement lieu à des anticipations, les réactions pouvant toutefois être variées. Les contrats sur le long terme tendront à prendre en compte le dégazage et préciseront que les dégazages devront être évités autant que possible. Pour les acteurs et combinaisons plus modestes, le dégazage fera partie du contrat de transport. La possibilité d'éviter les dégazages dépendra des adaptations qui interviendront sur le marché afin d'éviter aux prestataires de devoir dégazer plus souvent que nécessaire.

6. Avantages pour le secteur

Le secteur reconnaît la nécessité de limiter la libération de vapeurs dans l'atmosphère. À une société moderne correspond un entrepreneuriat responsable et non plus la libération non régulée de matières CMR dans l'atmosphère. La modification proposée de la CDNI prévoit une réglementation qui n'entraîne pas de distorsion de concurrence, s'appliquant de la même façon à tous les entrepreneurs dans le champ d'application de la CDNI. Elle aide le secteur à améliorer son image en tant que secteur respectueux de l'environnement. De plus, les nouvelles prescriptions ont été développées en concertation avec le secteur.

La modification proposée de la CDNI rétablit un contexte équitable et met un terme à la réglementation fragmentée dans ce domaine. Les droits et les devoirs ainsi que la répartition des coûts sont fixés sans équivoque.
Les études approfondies concernant l'interdiction du dégazage et les consultations menées par le GRTS présentent un avantage supplémentaire, le lien établi avec les procédures pour le lavage ayant permis d'actualiser les prescriptions existantes de la Partie B de la CDNI en tenant compte des pratiques actuelles.

7. Coûts et avantages pour les autorités (et éventuellement pour les consommateurs)

7.1. Avantages sociaux
Les efforts consentis pour l'introduction de l'interdiction de dégazage ont leur utilité.
L'air sera moins pollué le long des voies navigables en raison de la baisse des rejets dans l'atmosphère de CMR et d'autres matières nocives telles que les composés organiques volatils (COV), ce qui aura un effet positif pour les personnes et l'environnement.
RHDHV a calculé que 700 à 7 000 tonnes d'émissions de COV et 300 à 1 000 tonnes d'émissions de benzène pourraient être évitées annuellement (Phases I et II).

7.2. Octroi des permis
L'octroi des permis est généralement organisé de façon à couvrir les coûts, souvent par les redevances. En principe, les informations requises doivent être fournies par le demandeur du permis, y compris les résultats des études nécessaires pour la mise en œuvre de nouvelles techniques. Par conséquent, la mesure n'entraîne pas de coûts supplémentaires pour les autorités.
Le nombre de permis à octroyer pour les installations étant a priori limité, les charges supplémentaires rseront nécessairement réduites pour les autorités.

7.3. Mise en œuvre
Le coût de la mise en œuvre comprend les coûts pour des personnels supplémentaires et des coûts de formations et formations continues.

Les autorités peuvent facilement contrôler l'interdiction de dégazage. En principe le contrôle, à l'instar

des contrôles effectués actuellement en vertu de la CDNI, consistera principalement en un contrôle administratif des documents après le dégazage. À cet effet, l'attestation de déchargement actuelle est étendue par l'ajout d'une partie distincte concernant le dégazage.

Des procédures et méthodes de mesure déjà appliquées par les autorités dans le champ d'application de la CDNI et au-delà seront utilisées. Les valeurs limites retenues pour l'interdiction de dégazer sont relativement simples à contrôler avec les appareils de mesure existants utilisés dans le cadre du transport de marchandises dangereuses (ADN).
De ce fait, la mise en œuvre n'occasionnera probablement que peu de frais supplémentaires.

Des coûts de formation supplémentaires sont à prévoir pour amener les inspecteurs au niveau de connaissances requis.
À terme, le recrutement d'inspecteurs spécialement formés sera peut-être nécessaire.
Etant donné que le nombre des installations de dégazage sera probablement limité, les frais supplémentaires correspondants seront également réduits. Ces frais devront être assumés par les pouvoirs publics des Parties Contractantes qui, conformément à la CDNI, sont tenues d'assurer la mise en œuvre de la Convention.

8. Sources

Rapports et littérature

- Union européenne de la navigation fluviale (UENF) Enquête d'octobre 2013
- Étude d'impact Rotterdam - CE Delft 2013 [CE-Delft-1]
- Techniques de dégazage envisageables - RHDHV septembre 2014 [RHDHV-1]
- Étude pratique du dégazage par bateau - Antea janvier 2015
- Infrastructure de dégazage en Allemagne - BIPRO mai 2015 [BIPRO]
- CE, Delft: Conséquences en termes de capacité de dégazage nécessaire et de postes de stationnement nécessaires pour bateaux arborant des cônes - novembre 2015, n° de publication 15.4G35.87a [CE-Delft- 2]
- *Effects of future restrictions in degassing of inland tanker barges* – RHDHV 13 juin 2016; ref I&BBE3292R002F01 [RHDHV-2]
- *Degassing barge tanks from low vapour pressure products* - RHDHV septembre 2016 (CDNI/G (16) 7 rev 1) [RHDHV-3]
- Études pour les provinces des Pays-Bas (CE Delft, en principe copie du rapport 2015)
- Directive 94/63/CE de l'UE
- ADN; Accord européen relatif au transport de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures

Centrale drukkerij – Imprimerie centrale