

N° 486
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

Enregistré à la Présidence du Sénat le 15 février 2022

PROJET DE LOI

(procédure accélérée)

autorisant l'approbation de l'amendement 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, partie B, par des dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs), issu de la résolution CDNI-2017-I-4, adoptée le 22 juin 2017,

PRÉSENTÉ

au nom de M. Jean CASTEX,

Premier ministre

Par M. Jean-Yves LE DRIAN,

Ministre de l'Europe et des affaires étrangères

(Envoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La Conférence des parties contractantes instituée par la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) a adopté une résolution portant modifications de celle-ci et de son règlement d'application. Ces modifications visent à prévenir la pollution de l'environnement occasionnée par la libération dans l'atmosphère de vapeurs nocives. Les opérateurs seront tenus d'éliminer ou de faire éliminer les vapeurs de manière appropriée, suivant le principe dit du « pollueur-payeur ».

Une réglementation harmonisée au niveau international a été jugée nécessaire afin de prévenir le risque de « tourisme de déchets » qui se produirait si des interdictions de dégazage étaient édictées à l'échelle des États riverains.

Il s'agit de la première modification de la convention depuis sa signature en 1996. Le texte obtenu a fait l'objet d'une étroite concertation avec les organisations de professionnels agréées auprès de la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Le texte a été adopté à l'unanimité au sein de la conférence des parties contractantes, ainsi que cela est requis par la convention (voir son article 19).

Les modifications adoptées ont pour objet de compléter la convention de 1997, qui ne visait que les déchets rejetés dans l'eau, par des dispositions qui concernent les rejets dans l'atmosphère liés à la navigation. Ainsi, au point de vue formel, les modifications pertinentes ont été apportées aux dispositions respectives tant de la convention que de son règlement d'application.

Les principales modifications apportées à la convention sont les suivantes:

L'**article 1^{er}** de la CDNI est relatif aux définitions : les « vapeurs » sont ajoutées aux « résidus de cargaison » en tant que déchets liés à la cargaison.

À l'**article 1^{er}ff**), les « vapeurs » qui sont concernées sont définies comme étant les « résidus gazeux de cargaison liquide ».

Aux **articles 3 et 12** où figure l'interdiction du « déversement dans la voie d'eau », est ajoutée l'interdiction de la « libération des vapeurs dans l'atmosphère ».

Les **articles 8 et 13** prévoient que l'affréteur se voit imputer les coûts du dégazage. C'est ainsi que « *l'affréteur prend en charge les frais du dégazage du bâtiment conformément au règlement d'application, partie B* ». Si toutefois le bâtiment n'est pas conforme, avant qu'il ait été chargé, au standard prévu, c'est au transporteur qu'il revient de supporter les frais de lavage ou de dégazage.

L'**article 11** édicte un devoir général de vigilance auquel sont tenues l'ensemble des parties prenantes à la navigation, en ce qui concerne les rejets tant dans l'atmosphère que dans l'eau.

Au titre des modifications du règlement d'application, il convient de relever que des dispositions transitoires ont été prévues, afin d'introduire par phases l'interdiction de dégazage dans l'atmosphère. Il a en effet été considéré que les installations existantes seraient sans doute insuffisantes pour fournir des capacités de dégazage adéquates en cas d'interdiction simultanée du dégazage de toutes les matières concernées. L'**article 11.01** prévoit donc une introduction progressive de l'interdiction avec, selon les types de vapeurs, une application sans délai (après l'entrée en vigueur des modifications) ou avec délai de deux ou trois ans à compter de l'entrée en vigueur des amendements. Ces délais sont jugés suffisants pour mettre en place des stations de dégazage et obtenir ou délivrer les permis nécessaires. On estime que, après la phase III, les émissions de vapeurs nocives dans l'atmosphère du fait de la navigation à cale citerne auront baissé de 95 %.

L'Appendice III à la partie D du règlement d'application dresse une liste des matières spécifiques dont le dégazage dans l'atmosphère sera interdit, et décrit les phases au cours desquelles sera mise en œuvre 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, qui ne nécessitent pas alors de dégazage ou de lavage avant les opérations de chargement. À chaque produit à dégazer est attribuée une valeur « AVFL », c'est à dire une valeur de concentration sous laquelle la libération dans l'atmosphère des vapeurs résiduelles est autorisée. L'approche retenue à cet égard est analogue à celle des dispositions de la CDNI relatives au lavage des citernes utilisées pour le transport de cargaisons liquides.

Afin de limiter 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. Il s'agit des matières qui sont cancérigènes (Cancérigènes), modifient les propriétés génétiques (Mutagènes) ou sont dangereuses pour la reproduction (Reprotoxiques). Sont notamment concernés l'essence, le benzène, les matières contenant du benzène et les autres substances extrêmement préoccupantes (SVHC).

Telles sont les principales observations qu'appellent les modifications, adoptées le 22 juin 2017, de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure.

DÉCRET DE PRÉSENTATION

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'Europe et des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant l'approbation de l'amendement 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, partie B, par des dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs), issu de la résolution CDNI-2017-I-4, adoptée le 22 juin 2017, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre de l'Europe et des affaires étrangères, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Fait à Paris, le 15 février 2022

Signé : Jean CASTEX

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'Europe et des affaires étrangères

Signé : Jean-Yves LE DRIAN

Projet de loi autorisant l'approbation de l'amendement 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, partie B, par des dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs), issu de la résolution CDNI-2017-I-4, adoptée le 22 juin 2017

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'amendement 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, partie B, par des dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs), issu de la résolution CDNI-2017-I-4, adoptée le 22 juin 2017, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Ministère de l'Europe
et des affaires étrangères

Projet de loi
autorisant l'approbation de l'amendement 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, partie B, par des dispositions concernant le traitement
de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs), issu de la
résolution CDNI-2017-I-4, adoptée le 22 juin 2017

NOR : EAEJ2134026L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I- Situation de référence

Plus de 80 % du transport fluvial en Europe est assuré sur le réseau de navigation intérieure nord-ouest européen (Rhin, Moselle, Meuse, réseau de canaux). 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 d'autres matières dangereuses pour l'environnement.

Après le déchargement des marchandises liquides des citernes d'un bateau de navigation intérieure, une partie de la cargaison subsiste dans la citerne sous la forme de vapeurs (gaz). Ces vapeurs doivent être évacuées des citernes à cargaison afin que le bateau soit suffisamment propre pour le transport d'une cargaison suivante. Cette opération se dénomme dégazage.

Le dégazage peut être réalisé soit à l'air libre (on parle alors de « ventilation » dans la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure - CDNI) soit dans des stations de réception prévues à cet effet. Lorsque le dégazage est réalisé à l'air libre, les gaz contenus dans les citernes sont libérés directement dans l'atmosphère. Lorsque le dégazage a lieu en station de réception, ces vapeurs sont récupérées et traitées de manière appropriée.

Le dégazage à l'air libre pose deux problèmes : d'une part, les vapeurs peuvent précipiter dans l'eau et aboutir ainsi dans le milieu aquatique ; d'autre part, ces vapeurs sont souvent libérées en un laps de temps très court, car on observe un pic de concentration au début de l'opération de dégazage, et sur une zone très étroite, ce qui entraîne localement des pics de pollution dans l'atmosphère, notamment dans les zones portuaires.

Ce phénomène a notamment été mis en évidence par des mesures et estimations effectuées dans le port de Rotterdam entre 2011 et 2013¹. De nombreuses industries y sont établies, entraînant de fortes concentrations dans l'atmosphère en vapeurs nocives. Sur cette concentration, on a relevé des pics significatifs au moment où un bâtiment de navigation intérieure dégazant à l'air libre passait devant les appareils de mesure.

Dans son ensemble, le bassin du Rhin, densément peuplé, présente des concentrations d'industries pétrochimiques. Les émissions de vapeurs volatiles organiques et toxiques y sont donc une menace directe à la fois pour l'environnement et la santé publique. Il apparaît ainsi urgent de réduire les émissions de COV et de matières dangereuses pour l'environnement provenant des bateaux-citernes de navigation intérieure.

L'Union européenne (UE) s'est saisie du sujet de la libération des substances toxiques dans l'atmosphère dès les années quatre-vingt-dix², et a élaboré un certain nombre d'instruments normatifs. Cependant, il n'existe pas de prescriptions visant à empêcher la libération de ces matières dans l'atmosphère qui soient spécifiques à la navigation intérieure.

Il n'existe jusqu'à présent qu'une réglementation fragmentée, mise en œuvre par chacun des Etats riverains du Rhin, et pouvant conduire à ce que l'on a appelé un « tourisme des déchets » en navigation intérieure. Ce phénomène a par exemple été observé à la frontière germano-néerlandaise à la suite de la décision des provinces néerlandaises de prendre des mesures pour interdire le dégazage à l'air libre, alors que celui-ci restait autorisé en Allemagne. Pour répondre à la problématique du dégazage, une réglementation internationale uniforme et adaptée à l'échelle du bassin rhénan est ainsi nécessaire, afin que les émissions de matières nocives soient limitées de façon intégrée sur l'ensemble de la voie d'eau tout en évitant, par l'application de règles du jeu équitables, les distorsions de concurrence entre Etats riverains.

Cette problématique est particulièrement sensible aux Pays-Bas, qui accueillent une part importante de la navigation rhénane, et dont les installations portuaires sont implantées dans des zones densément peuplées. Le sujet est une préoccupation majeure portée par les provinces, en raison de la multiplication des plaintes et d'actions en justice pour lutter contre la pollution et les implications en matière de santé publique.

Le ministère des transports néerlandais a donc pris l'initiative de travaux sur l'amélioration de la gestion des vapeurs de cargaisons, dans le cadre de la CDNI, laquelle est administrée par le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

¹ CE Delft, « *Update estimate emissions degassing inland tank vessels* », novembre 2013.

² Directive 92/112/CEE du Conseil du 15 décembre 1992 fixant les modalités d'harmonisation des programmes de réduction, en vue de sa suppression, de la pollution provoquée par les déchets de l'industrie du dioxyde de titane JO L 409 du 31.12.1992, p. 11 ; directive 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 ; directive 1999/13/CE du Conseil du 11 mars 1999 relative à la réduction des émissions de composés organiques volatils dues à l'utilisation de solvants organiques dans certaines activités et installations JO L 85 du 29/3/1999, p. 1 ; directive 2000/76/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2000 sur l'incinération des déchets JO L 332 du 28/12/2000, p. 91 ; directive 2001/80/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion JO L 309 du 27/11/2001, p. 1 et directive 2008/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2008 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution.

La CDNI, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996, comporte six Etats parties, à savoir 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 mais aussi à la Moselle au Luxembourg. Pour la France, outre le Rhin, sont concernés la Moselle, la Meuse et les canaux du Nord.

La convention a été ratifiée par la France en 2001 mais sa publication a été différée jusqu'en 2010³, en concertation avec l'ensemble des Etats parties qui souhaitaient disposer d'un laps de temps suffisant pour prendre les mesures techniques nécessaires à sa mise en œuvre.

La convention encadre la gestion et le traitement des déchets produits par la navigation rhénane et intérieure, et s'articule en trois parties relatives aux obligations de collecte et de traitement des différents types de déchets : déchets huileux ou graisseux (partie A), résidus de cargaisons (partie B) ou déchets ménagers (partie C).

La partie B de la convention définit les obligations de prise en charge des déchets de cargaison et de remise en état des cales, par application du principe du « pollueur-payeur » : l'expéditeur ou le destinataire d'une cargaison supporte les coûts du nettoyage des cales ou citernes des bateaux. Les déchets concernés sont les résidus de cargaison laissés par les opérations de déchargement, les eaux de lavage des cales et citernes, ainsi que les *slops* (boues et résidus de cargaison s'accumulant au fond des citernes et dans les compartiments des bateaux).

La révision a ainsi pour objet d'ajouter à la partie B une nouvelle catégorie de déchets : les vapeurs de cargaisons liquides. Les vapeurs sont définies comme étant les composés gazeux qui s'évaporent d'une cargaison liquide (résidus gazeux de cargaison liquide). La question des vapeurs de cargaison liquide n'avait pas été traitée dans la version initiale de la CDNI car la convention s'est construite à l'origine autour de la problématique de la protection de l'eau et non de la protection de l'atmosphère. La question du dégazage, déjà présente dans les esprits dans les années 1990, a d'abord été discutée dans le cadre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), avant que la CDNI n'apparaisse comme le meilleur vecteur pour en traiter.

Bien que des textes européens ou internationaux encadrent en partie la gestion des vapeurs des cargaisons en navigation intérieure, notamment l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)⁴ et la directive 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-service⁵, ces textes sont spécifiques à des types de substances (matières dangereuses, carburants) ; ils ne définissent pas de règles uniformes de gestion de ces déchets ou de répartition des responsabilités des acteurs de la chaîne logistique.

³ [Décret n° 2010-197](#) du 23 février 2010 portant publication de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996.

⁴ [Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures \(ADN\)](#). [Décret n° 2008-495](#) du 22 mai 2008 portant publication de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève le 26 mai 2000.

⁵ [Directive n° 94/63/CEE](#) du 20/12/94 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.

Ainsi, la révision de la CDNI permet de définir un cadre uniforme au niveau international pour la gestion des vapeurs et de faciliter l'appropriation de la règle par les entreprises et le contrôle par les Etats parties. Elle précise également la répartition des coûts et les modalités de gestion, et propose un outil de suivi et de contrôle avec l'attestation de déchargement.

II - Historique des négociations

Le projet de révision de la convention est issu des travaux d'un groupe de travail impliquant des représentants des industries rhénanes concernées (transport, chimie, bâtiment et travaux publics), et de discussions de représentants des Etats parties au sein d'un groupe de travail de la CDNI entre 2014 et 2017.

L'organe décisionnel de la CDNI, la Conférence des parties contractantes (CPC) a entériné le projet de révision le 22 juin 2017 (résolution CDNI 2017-I-4⁶).

Les principaux points ayant fait l'objet de discussions ont été le seuil en-deçà duquel le dégazage à l'air libre est autorisé et le calendrier de mise en œuvre des interdictions de dégazage à l'air libre.

Concernant les seuils de concentration autorisant le dégazage à l'air libre, en l'absence d'un consensus ou d'une analyse exhaustive des seuils de toxicité ou de nuisance des différentes substances (notamment pour les substances odorantes et non toxiques), le compromis retenu a consisté à reprendre et à adapter les limites de concentration explosive figurant par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN), soit 10 % des limites inférieures d'explosivité (LIE) des produits hors des seuils réels de toxicité ou de nuisance. En effet, l'ensemble des Etats parties à la CDNI sont déjà parties à cet accord, dans lequel ce principe est inscrit.

Concernant les modalités d'application, après des débats sur la faisabilité et la soutenabilité d'une interdiction générale des rejets, il a été convenu aux termes d'un compromis d'effectuer une mise en œuvre progressive, l'interdiction du dégazage à l'air libre des substances les plus dangereuses étant effective dès l'entrée en vigueur des amendements à la convention (benzène, composés cancérigènes, mutagènes ou reprotoxiques). Les autres substances bénéficient d'une période de transition de deux ou trois ans, suivant leur nature, après l'entrée en vigueur pour permettre la mise en place de stations de collecte des vapeurs et l'adaptation des chaînes logistiques.

III - Objectifs des modifications

La convention telle que révisée ajoute à présent les résidus gazeux de cargaisons liquides, appelés « vapeurs », au champ d'application de la partie B de la CDNI, afin de prévenir la pollution de l'environnement occasionnée par la libération dans l'atmosphère de vapeurs nocives. Elle édicte ainsi une réglementation uniforme au niveau international pour les rejets dans l'atmosphère. Les opérateurs seront selon ses termes tenus d'éliminer ou de limiter les vapeurs de manière appropriée, suivant le principe « pollueur-payeur ».

⁶ [Résolution CDNI 2017-I-4 du 22 juin 2017](#) relative à la 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).

A cet effet, aux articles 3, 11 et 12, où figure l'interdiction du « déversement dans la voie d'eau », est ajoutée l'interdiction de la « libération des vapeurs dans l'atmosphère » sauf exceptions mentionnées dans le règlement d'application. Les articles 8 et 13 prévoient que l'affréteur se voit imputer les coûts du dégazage. En outre, est imposé un devoir général de vigilance, auquel est tenu l'ensemble des parties prenantes à la navigation, qui doivent éviter la pollution de la voie d'eau et de l'atmosphère, limiter au maximum la quantité de déchets survenant à bord et éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets (article 11).

Les articles 7.01 à 7.04 du règlement d'application définissent les obligations des parties prenantes et l'intégration de la prise en charge des vapeurs à l'attestation de déchargement, document utilisé pour documenter le respect des obligations définies par la partie B de la CDNI.

Des dispositions transitoires ont été prévues dans le règlement d'application, visant à ménager plusieurs phases dans l'interdiction de dégazage dans l'atmosphère. Il a en effet été considéré que les capacités de dégazage des installations déjà existantes seraient insuffisantes pour effectuer le dégazage de l'ensemble des matières concernées. L'article 11.01 du règlement prévoit donc une introduction progressive de l'interdiction avec, selon les types de vapeurs, une application sans délai (après l'entrée en vigueur des modifications) ou avec un délai de deux ans ou encore de trois ans à compter de l'entrée en vigueur des amendements. Ces délais sont jugés suffisants pour mettre en place des stations de dégazage et obtenir ou délivrer les permis nécessaires.

L'appendice IIIa définit les standards de dégazage. Il indique les conditions de dégazage en station de réception ou de ventilation à l'air libre des résidus de cargaison, et présente des tableaux de substances avec les valeurs admissibles pour une ventilation libre (AVFL), seuils de concentration au-delà desquels la libération des vapeurs est interdite, imposant leur dépôt dans une station de dégazage.

IV - Conséquences estimées de la mise en œuvre de la résolution

Les présents amendements à la convention soumis à approbation emportent des conséquences dans les domaines juridique, environnemental, financier, administratif, ainsi qu'économique.

a. Conséquences juridiques

• Articulation avec les accords ou conventions internationales existantes

Les parties contractantes de la CDNI sont également signataires de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN). L'accord ADN précise les conditions du dégazage dans l'atmosphère, ou dans des stations de réception, des citernes à cargaison vides ou déchargées et des tuyauteries de chargement et de déchargement, sous réserve que cela ne soit pas interdit par d'autres prescriptions légales (sous-section 7.2.3.7).

Les présents amendements à la convention soumis à approbation introduisent une interdiction de dégazage dans l'atmosphère. Des exceptions sont prévues mais conditionnées à certains types de substances et à certaines concentrations limites. La CDNI révisée est donc plus restrictive que l'accord ADN et introduit également d'autres dispositions notamment en matière de responsabilité.

Ils s'articulent cependant pleinement avec l'accord ADN. D'une part, l'introduction d'une interdiction de dégazage dans l'atmosphère par la CDNI n'est pas contradictoire avec les dispositions de l'ADN, puisque son article 7.2.3.7.0 prévoit la possibilité d'une telle interdiction par d'autres stipulations internationales. D'autre part, les dispositions relatives aux conditions de dégazage, dans l'atmosphère pour les substances autorisées ou dans des stations de réception, sont reprises dans la CDNI amendée.

- **Articulation avec le droit européen**

L'accord ADN a été rendu décliné au niveau européen par la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses. La CDNI révisée s'applique sans préjudice de l'accord ADN et de la directive 2008/68/CE conformément à son nouvel article 5.04.

La CDNI amendée s'applique également sans préjudice de la directive 94/63/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994 relative à la lutte contre les émissions de COV résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service. Les bateaux utilisés pour le stockage, le chargement et le transport de l'essence d'un terminal à un autre ou d'un terminal à une station-service sont inclus dans le champ d'application de la directive. Celle-ci définit les conditions de récupération des vapeurs, notamment lors des opérations de chargement et de déchargement.

Néanmoins, d'une part, mais la directive n'interdit pas formellement les opérations de dégazage dans l'atmosphère, comme en cas de transport incompatible. Ainsi, l'article 5 dispose : « *Si, après déchargement de l'essence, le réservoir mobile est utilisé pour des produits autres que l'essence, et dans la mesure où il n'est pas possible de récupérer les vapeurs ou de procéder à leur stockage intermédiaire, sa ventilation peut être autorisée dans une zone géographique où l'environnement et la santé ne devraient pas être affectés de manière significative par les émissions* ». La CDNI révisée précise davantage les conditions d'un dégazage dans l'atmosphère (substances autorisées, concentrations, etc.) et prévoit des dispositions dans le cas où cela serait interdit, dans le respect des prescriptions de la directive.

D'autre part, la CDNI amendée ne concerne pas uniquement l'essence, comme la directive. Elle couvre un panel plus large de matières.

D'autres réglementations identifient également un certain nombre de ces matières dites « substances extrêmement préoccupantes » ou *Substances of Very High Concern (SVHC)*, dont le niveau de libération dans l'atmosphère doit autant que possible être ramené à zéro. C'est ce que visent notamment le règlement REACH (CE) 1907/2006, la convention OSPAR, la directive-cadre relative à l'eau 2000/60/CE et le règlement POP (UE) 2019/1021. L'industrie est également tenue de réduire de plus en plus ce type de rejets. Cependant, dans le domaine de la navigation intérieure, il n'existait pas, avant les présents amendements apportés à la CDNI, de prescriptions visant à empêcher la libération de ces matières dans l'atmosphère.

- **Articulation avec le droit interne**

Le code de l'environnement comporte des dispositions visant à limiter la pollution atmosphérique définie par son article L. 220-2 comme : « *l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, ou la présence, dans l'atmosphère et les espaces clos, d'agents chimiques, biologiques ou physiques ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre*

en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives excessives. »

L'article L. 226-9 dispose : *« Lorsqu'une entreprise industrielle, commerciale, agricole ou de services émet des substances polluantes constitutives d'une pollution atmosphérique, telle que définie à l'article L. 220-2, en violation d'une mise en demeure prononcée en application des articles L. 171-7 ou L. 171-8, l'exploitant est puni de deux ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende. »*

Les vapeurs de cargaisons liquides peuvent être considérées comme une pollution atmosphérique. Cependant, pour que le régime de sanctions prévu par le code de l'environnement soit applicable, il est nécessaire de vérifier la présence ou non de conséquences préjudiciables. La CDNI amendée permet très clairement de définir des seuils à partir desquels le dégazage dans l'atmosphère est interdit.

Le code de l'environnement interdit également de rejeter dans la voie d'eau des substances polluantes lorsque son impact pour la faune et la flore est nuisible. L'article L. 216-6 dispose : *« Le fait de jeter, déverser ou laisser s'écouler dans les eaux superficielles, souterraines ou les eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, directement ou indirectement, une ou des substances quelconques dont l'action ou les réactions entraînent, même provisoirement, des effets nuisibles sur la santé ou des dommages à la flore ou à la faune [...], est puni de deux ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende. Lorsque l'opération de rejet est autorisée par arrêté, les dispositions de cet alinéa ne s'appliquent que si les prescriptions de cet arrêté ne sont pas respectées. »*

La CDNI amendée est donc complémentaire des dispositions prévues par le code de l'environnement et clarifie les seuils pour lesquels le dégazage dans l'atmosphère des cuves des bateaux est interdit.

Concernant les données personnelles, la convention ne prévoit pas de dispositions qui impliqueraient un traitement de ces données. Des réflexions sont en cours sur la numérisation de certains documents de transport (carnets de contrôle des huiles usagées et attestations de déchargement). Les problématiques de protection des données personnelles sont prises en compte dans ces réflexions et les évolutions envisagées sont appelées à s'inscrire dans le cadre des dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, ainsi que celles du règlement général sur la protection des données (RGPD).

b. Conséquences environnementales

L'étude des effets attendus de cette interdiction indique que l'interdiction de ventilation proposée dans la CDNI préviendrait 95 % des dégazages nocifs à l'air libre causés 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 soit remplacée 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.

c. Conséquences financières

En vue d'installer les équipements, dénommés « stations de réception », qui sont nécessaires aux opérations de dégazage, les Etats souscrivent à des engagements ainsi précisés à l'article 5.02 : « *Les Etats contractants s'engagent à mettre en place 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.* »

On observe que cette disposition se borne à fixer des objectifs à atteindre. Elle n'oblige pas l'Etat contractant à mettre lui-même en place de telles infrastructures. Dans la pratique, on peut penser que des acteurs privés, tels des groupements de chargeurs concernés, sont en mesure de s'en charger, à l'exemple des montages utilisés pour la mise en place de dépôts pétroliers portuaires. Au demeurant, les besoins en équipements semblent déjà en partie couverts par le parc existant. Pour ceux qui apparaîtront à un stade ultérieur de l'application des mesures prises, l'initiative de la mise en place d'équipements supplémentaires reviendra en priorité aux Etats parties dont sont issus les trafics fluviaux les plus importants sur le Rhin (Pays-Bas, Allemagne).

Ainsi, le rôle de l'Etat et de ses services déconcentrés se limite, aux termes des dispositions nouvelles, à des activités de contrôle de leur mise en œuvre. L'Etat exerce ce contrôle par le biais des « attestations de déchargement » déjà existantes (partie B de la CDNI) et dans le cadre des compétences qu'il détient au titre notamment de la police de la navigation et de la police de l'eau.

d. Conséquences administratives

L'application de la convention n'aura pas de conséquences sensibles sur l'administration française, les obligations définies par celle-ci et les outils de contrôle étant déjà existants, et faisant l'objet d'un contrôle par les autorités en charge de la police de l'eau et de la police de la navigation dans le cadre de leurs missions existantes.

L'information des services déconcentrés apparaît comme la seule contrainte en matière administrative liée à l'approbation de la résolution.

e. Conséquences économiques

L'incidence économique des contraintes nouvelles à mettre en œuvre en application des modifications apportées à la convention paraît peu significative pour la flotte française.

Le transport de cargaisons liquides sur le territoire français est très majoritairement du transport exclusif (transport de la même substance) ou compatible (transport de substances similaires ne nécessitant pas de nettoyage), par définition non soumis aux obligations de dégazage (article 7.04 (3) du règlement d'application). Hors des frontières, les entreprises françaises sont peu présentes sur le marché du transport rhénan de cargaisons liquides, donc peu exposées aux coûts supplémentaires de mise en œuvre de la convention.

Une enquête réalisée auprès des professionnels par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) dans le cadre de l'étude d'impact a montré qu'en cas de besoins de dégazage (travaux sur les bateaux, inspection des citernes), la profession fait appel aux services d'entreprises spécialisées équipées de matériels mobiles et intervenant également sur les citernes fixes, notamment les cuves à fioul domestique. Cette offre de service peut répondre aux besoins ponctuels de dégazage sur le territoire sans nécessiter d'investissements dans des stations de réception fixes dédiées exclusivement au transport fluvial.

V - État des signatures et ratifications

Conformément à l'article 19, paragraphe 4, de la CDNI, la résolution CDNI 2017-I-4 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. Il est donc indispensable que la France, comme les cinq autres Etats parties à la CDNI, dépose dans les prochains mois son instrument d'approbation pour que la résolution puisse entrer en vigueur.

Le Luxembourg a déposé son instrument d'approbation le 7 février 2020. Les Pays-Bas ont déposé le leur le 3 juillet 2020. L'Allemagne a déposé son instrument le 9 février 2021.

En Belgique, la ratification est prévue pour la fin de l'année 2021. La Suisse n'envisage cependant une ratification qu'au-delà de 2022.

En ce qui concerne la mise en œuvre en France des nouvelles dispositions de la convention, la transposition en droit national de la CDNI pourrait être jugée trop longue, la résolution ayant été adoptée le 22 juin 2017.

Toutefois, s'il est vrai que la France est l'un des derniers États à achever le processus d'approbation de la convention ainsi amendée, cela peut s'expliquer par sa portée réduite pour notre pays. En effet, les bénéfices qu'elle comporte sont limités, dans la mesure où les rejets de vapeurs par la navigation intérieure sont déjà partiellement encadrés par la réglementation nationale (code de l'environnement, réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement).

Il est par ailleurs à noter que les autres Etats parties n'ont initié leurs procédures d'approbation qu'en 2020.

RÉSOLUTION CDNI-2017-I-4

DE LA CONVENTION RELATIVE À LA COLLECTE, AU DÉPÔT ET À LA RÉCEPTION DES DÉCHETS SURVENANT EN NAVIGATION RHÉNANE ET INTÉRIEURE, ADOPTÉE LE 22 JUIN 2017, RELATIVE À L'AMENDEMENT DE LA CONVENTION ET DE SON RÈGLEMENT D'APPLICATION, PARTIE B, PAR DES 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 articles 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 Etats 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 GÉNÉRALES

Article 1^{er}

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'affrètement 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'affrètement 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 CONCERNÉS

Article 11

Devoir général de vigilance

Le conducteur, les autres membres d'équipage, les autres personnes se trouvant à bord, l'affrètement, 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'affrètement et du destinataire de la cargaison ainsi que des exploitants d'installations de manutention et de stations de réception

Le transporteur, l'affrètement, 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. 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, DÉPÔT ET RÉCEPTION DES DÉCHETS LIÉS A LA CARGAISON

CHAPITRE V

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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.

(1) Dans la teneur de la résolution 2016-I-5.

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.

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 À 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 6.03

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'AFFRÉTEUR, DU DÉSTINATAIRE 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.

(1) Dans la teneur de la résolution 2017-I-5.

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.

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 2 *bis*,

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

(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 DÉROGATIONS

CHAPITRE XI

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET DÉROGATIONS

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⁾.

(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).

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.

4. *A 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.

(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.

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.

(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 :

1. « Numéro ONU » : le numéro d'identification à quatre chiffres des marchandises ou objets extraits du règlement Type de l'ONU.

2. « Désignation de la marchandise » : désignation de la cargaison transportée.

3. AVFL : seuil de la concentration des vapeurs dans la citerne à cargaison (en % du volume), en deçà duquel une ventilation libre est autorisée.

4. « 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	Ethanol et essence, en mélange, ou éthanol et carburant pour moteurs d'automobiles, en mélange, contenant plus de 10 % d'éthanol	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.

(1) N.S.A. : non spécifié par ailleurs

Tableau II

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	Ethanol (alcool éthylique) ou éthanol en solution (alcool éthylique en solution), solution aqueuse contenant plus de 70 % en volume d'alcool	0.31	
ONU 1179	Ether éthyl-butylque	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	Ether méthyl tert-butylque	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.

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 / m³ /
(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 évacués 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^(†††) 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 Etats membres de l'UE dans leur réglementation nationale.

(†††) Directive européenne 94/63/CE.

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.

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 (NB : 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^(†††) 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.

(†††) ADN : Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.

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 Etats 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 ».

2.3.3. CDNI :

La France, l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas, en tant qu'Etats 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 régleme 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. A 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 cancérigènes (Cancérogènes), 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⁽⁸⁸⁸⁾, 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 I 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 I, 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.
- 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^(****).

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.

(****) Van de Broeck. (2013). *Criteria for definition of liquid cargo that can be subject of degassing procedures*. CEFIC SCGTRS.

(§§§) 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.).

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^(††††) 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'affrèteur 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.

(††††) Etude RHDHV : Acceptable Vent Free Level.

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 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 Etats 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 Etats membres. Dans ce cadre, la CDNI veille à une application concrète pour les cinq Etats 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'affrètement 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^(****). Les coûts des mesures proposées varient entre 3 à 25 euros par kilo d'émissions de COV^(****) évitées et de 16 à 66 euros par kilo d'émissions de benzène évitées. Ces chiffres sont considérés comme étant provisionnels.

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 : $17\,670\,000 \text{ €} / 721 \text{ tonnes} / 1\,000 \text{ kg} / \text{tonnes} = 25 \text{ €/kg}$ pour le cas d'un rapport coût-efficacité maximal et de $17\,670\,000 \text{ €} / 6\,805 \text{ tonnes} / 1\,000 \text{ kg/tonne} = 2,6 \text{ €/kg}$, arrondis à 3 €/kg, pour le cas d'un rapport coût-efficacité minimal^(*****).

(###) Si cela est jugé opportun, le modèle pourra faire l'objet de nouveaux calculs lorsque des données plus précises seront disponibles.

(§§§) Composés organiques volatils

(*****) Royal HaskoningDHV : effects of future restrictions in degassing of inland tanker barges June 2016.

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 (Art. 5.01, lettres a et aa). Le dégazage n'est alors pas obligatoire et il est 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. Etant 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 Etat 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).

A 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'affrètement 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 1 200 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⁽⁺⁺⁺⁺⁾) 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.

(++++) OEB : Organisation européenne des Bateliers.

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 procédera 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 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. A 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 seront 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. A 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.

A 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.
- Etude d'impact Rotterdam - CE Delft 2013 [CE-Delft-1].
- Techniques de dégazage envisageables - RHDHV septembre 2014 [RHDHV-1].
- Etude 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].
- Etudes 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.