



**Vers l'accroissement de l'attrait de la navigation intérieure en
Flandre
La plate-forme « Vlaamse Binnenvaartservices »**

1. La plate-forme « Vlaamse Binnenvaartservices » : une plate-forme orientée vers l'avenir	3
1.1. La plate-forme	3
1.1.1. Objectif.....	3
1.1.2. Activités.....	4
1.1.3. Partenaires.....	5
1.2. Coordination du courant de quai	5
1.2.1. Objectifs stratégiques en matière de courant de quai	5
1.2.2. Actions effectuées et en cours	6
1.2.3. Défis pour les structures de courant de quai.....	6
1.3. Coordination des collectes des déchets.....	7
1.3.1. Objectifs stratégiques en matière de collectes des déchets	8
1.3.2. Actions effectuées et actions en cours	8
1.3.3. Défis en matière de collectes des déchets	9
1.4. Coordination de l'approvisionnement en eau potable.....	9
1.4.1. Objectifs stratégiques en matière d'approvisionnement d'eau potable.....	9
1.4.2. Actions effectuées et actions en cours	10
1.4.3. Défis pour les équipements d'eau potable.....	10
2. Défis futurs pour La plate-forme « Vlaamse Binnenvaartservices »	11
2.1. Une navigation intérieure respectueuse de l'environnement.....	11
2.2. Une meilleure coopération	11
2.3. Une communication ouverte	11
2.4. Investissements efficaces.....	12
2.5. Modifications législatives nécessaires	12

1. La plate-forme « Vlaamse Binnenvaartservices » : une plate-forme orientée vers l'avenir

1.1. La plate-forme

Dans la politique flamande en matière d'émissions, priorité est donnée au défi de répondre aux normes européennes relatives aux particules fines. Le transport est une source importante de particules fines. Or, la navigation intérieure ne pèse que très légèrement dans le bilan d'émissions. Pour atteindre les normes de réduction des émissions atmosphériques, tous les pollueurs sont toutefois mis à contribution. Des études effectuées par le « Departement Leefmilieu, Natuur en Energie » (LNE) ont répertorié les émissions en provenance de la navigation intérieure et ont proposé des mesures susceptibles de contribuer à une réduction des émissions par la navigation intérieure, de particules fines en particulier.

Entre-temps, les mesures applicables à la navigation intérieure (navigation) du plan relatif à la qualité de l'air ont été approuvées par le Gouvernement flamand le 30 mars 2011 et demandent alors d'être effectivement exécutées. Pour la navigation intérieure, cela revient à la prévision de possibilités d'aide pour des technologies de réduction des émissions, la création d'un cadre réglementaire et logistique pour le Gaz Naturel Liquide (GNL), l'utilisation optimale des possibilités fournies par le courant de quai et la désignation d'un coordinateur pour le courant de quai et l'établissement d'une plate-forme relative au courant de quai.

En concertation entre le « Departement Leefmilieu, Natuur en Energie » (LNE) et le « Departement Mobiliteit en Openbare Werken » (MOW) , un coordinateur pour le courant de quai a été désigné, issu de la division Haven- en Waterbeleid (Politique portuaire et des Eaux) du Département MOW. Une plate-forme « courant de quai » associant tous les intéressés a été établie. La première réunion de la plate-forme a eu lieu le mardi 12 juin 2012.

La plate-forme « courant de quai » s'est révélée un enrichissement et un renforcement énormes de l'approche et de la coordination en partenariat. Il a dès lors été décidé d'élargir la plate-forme avec d'autres prestations de service, notamment en matière des collectes de déchets et de l'approvisionnement en eau potable, ce qui a abouti à la création d'une « Vlaams Binnenvaartservices Platform » (VBSP) (Plate-forme flamande des services de navigation intérieure).

1.1.1. Objectif

La VBSP a pour objectif de réunir tous les acteurs de la navigation intérieure pour défendre les intérêts des services en faveur de la navigation intérieure de façon coordonnée et pour répondre aux différents objectifs et défis, notamment :

1. l'élaboration continuée d'un réseau d'emplacements d'attente et de repos adéquats, équipés de facilités adaptées pour les bateaux de navigation intérieure ;

2. l'optimisation, le rapportage et l'encouragement de l'utilisation de services en faveur de la navigation intérieure ;
3. l'amélioration de la communication et la promotion de l'image de marque de la navigation intérieure comme moyen de transport durable et respectueux de l'environnement ;
4. l'encouragement et le soutien de l'innovation relative aux prestations de services en faveur de la navigation intérieure.

1.1.2. Activités

La plate-forme **coordonne** :

- i. les initiatives prises par les gestionnaires des voies navigables et des régions portuaires communales pour répondre aux obligations relatives aux prestations de services ;
- ii. la vision sur la prestation de services dans le domaine de l'infrastructure (projet, gestion et entretien) de la navigation intérieure ;
- iii. l'établissement d'une carte synoptique des équipements de service existants ;
- iv. la rédaction de comptes rendus annuels en matière de dépôt de déchets, de consommation d'eau potable et de courant de quai.

La plate-forme est **informative** :

- v. Elle fait état des développements dans la politique et dans la pratique de tous les jours ;
- vi. Elle fait le point sur les actions en matière de prestation de services ;
- vii. Elle met en relief les actualités dans le domaine ;
- viii. Elle émet une carte synoptique des équipements de service existants ;
- ix. Elle fait référence à des publications, des articles et des dossiers d'informations thématiques ;
- x. Elle fait référence aux rapports annuels en matière de dépôt de déchets, de consommation d'eau potable et de courant de quai ;
- xi. Elle mène une communication sur les journées d'étude et les partenariats internationaux.

La plate-forme est un **point de contact** :

- xii. Les intéressés peuvent s'y adresser avec des questions ou des remarques portant sur le courant de quai, la collecte de déchets et l'approvisionnement en eau potable.

La plate-forme invite à **être utilisée** :

- xiii. Elle s'adresse à tout un chacun qui cherche de l'information sur les prestations de services ;
- xiv. Elle fournit des outils et des informations sur des bonnes pratiques ;
- xv. Elle uniformise et harmonise les systèmes de gestion et les systèmes de paiement des différents types de prestation de service ;
- xvi. Elle met à disposition des matériels de sensibilisation ;

- xvii. Elle contribue à la revalorisation de la navigation intérieure dans la chaîne logistique.

1.1.3. Partenaires

Parmi les partenaires de la plate-forme « Vlaamse Binnenvaartservices » figurent les ports maritimes, les gestionnaires des voies navigables, la « Promotie Binnenvaart Vlaanderen », les organisations des entrepreneurs de navigation intérieure, le secteur privé et les pouvoirs publics.

- **Secteur public**
 - Département Mobiliteit en Openbare Werken – afdeling Haven- en Waterbeleid (coordination du courant de quai et de l’approvisionnement en eau potable) ;
 - Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (coordination des collectes de déchets) ;
 - Département Leefmilieu, Natuur en Energie - Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid;
 - Gestionnaires des voies navigables :
 - nv De Scheepvaart ;
 - Waterwegen en Zeekanaal NV.

- **Ports**
 - Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen ;
 - NV Maatschappij Brugse Zeevaartinrichtingen ;
 - Havenbedrijf Gent agh ;
 - Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende.

- **Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen**

1.2. Coordination du courant de quai

Le coordinateur du courant de quai se sert de la plateforme pour assurer le monitoring et pour remédier aux problèmes relatifs au courant de quai.

1.2.1. Objectifs stratégiques en matière de courant de quai

Les objectifs stratégiques de la VBSP en matière de courant de quai sont :

- la coordination d'initiatives prises par les bateliers et les gestionnaires des voies navigables / régies portuaires pour répondre aux stricts besoins et obligations décrétales ;
- la recherche de solutions exploitant pleinement la plus-value du courant de quai ;
- la vision commune / coordonnée sur l'infrastructure (projet, gestion et entretien) ;
- l'uniformisation du système de l'offre et de paiement ;
- la coordination lors de l'établissement d'une carte composée synoptique des installations de courant de quai ;

- la coordination d'actions à l'égard de la politique fédérale (par ex. la concertation avec les autorités fédérales en matière de fiscalité).

1.2.2. Actions effectuées et en cours

La VBSP a effectué quelques actions depuis 2012 :

- La VBSP a répertorié les installations et les systèmes existants de courant de quai. En juin 2013, 64 armoires de courant de quai comprenant au total 308 raccordements étaient disponibles.
- En avril 2013 le site web www.walstroomplatform.be dédié au courant de quai a été lancé, où les entrepreneurs de navigation intérieure trouveront une carte synoptique de toute l'infrastructure de courant de quai en Flandre.
- Dans le cadre d'un projet TEN-T une étude a été menée en 2013 sur l'uniformité dans l'offre de courant de quai. En 2014, cette étude a été suivie d'un projet pilote dans lequel les meilleures techniques ont été appliquées auprès de quelques structures de courant de quai dans le port d'Anvers, sur la Ringvaart autour de Gand et sur le canal Albert. Pour l'intégralité du projet, 1,2 millions d'euros de subventions européennes ont été prévus (l'exécution court jusqu'en 2015).
- Le 12 décembre 2014, le Gouvernement flamand a approuvé le troisième paquet de mesures du fonds climat dans le cadre de son Plan Climat 2013-2020. La mesure « développement d'une infrastructure supplémentaire de courant de quai en faveur de la navigation intérieure » a pris la forme d'une subvention d'investissement unique à « Waterwegen en Zeekanaal NV » pour la construction d'une infrastructure de courant de quai à Evergem et à la « NV De Scheepvaart » pour la construction d'une infrastructure similaire à Wijnegem.

1.2.3. Défis pour les structures de courant de quai

Pour encore mieux ancrer le courant de quai dans toute la Flandre, des efforts importants doivent encore être fournis au niveau de :

a. l'uniformisation du système d'offre et de paiement pour le courant de quai

Actuellement, il existe différents systèmes de paiement. La VBSP travaille à la mise en œuvre d'un système d'offre et de paiement uniforme pour toute la Flandre.

Le projet TEN-T (quel est le nom du projet?) sur l'uniformisation est en cours d'exécution. Le département MOW (afdeling Haven- en waterbeleid) coordonne ce projet. La « Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen » (GHA) a commissionné le développement et l'installation d'un système de gestion pour courant de quai. Un système de gestion similaire doit être élaboré à Evergem (par Waterwegen en Zeekanaal NV) et à Wijnegem (par NV De Scheepvaart).

Dans un souci d'uniformité, un système central de gestion d'utilisateurs s'impose. Le système central de gestion doit être accessible via le site web du courant de quai. Il faut une coordination entre les services web centraux et les systèmes locaux de gestion.

b. Aide financière en faveur du courant de quai

Si l'objectif est de continuer à élargir l'infrastructure du courant de quai, il faut que les tarifs du courant de quai deviennent attractifs.

Les instruments financiers potentiels dans le cadre de la directive sur la taxation de l'énergie doivent être exploités.

L'article 19, alinéa premier de la directive prévoit la possibilité d'introduire des exonérations ou des réductions de taxation. Cette réduction de la taxation a été demandée par la VBSP.

c. Communication avec les bateliers

Pour rallier du soutien en faveur d'un système de paiement, il est impératif que les différents intéressés (notamment les bateliers eux-mêmes) soient suffisamment informés et consultés. L'objectif final étant qu'un usage optimal soit fait du courant de quai, un système uniforme de paiement peut y contribuer. La VBSP doit se charger de ce processus.

Le succès ou le manque de succès du courant de quai dépend entièrement de l'acceptation par les bateliers. Les organisations d'intérêt des bateliers ont signalé des problèmes dans l'utilisation du courant de quai.

La VBSP prône une communication ouverte et transparente avec les bateliers. Une communication sur les initiatives en cours au niveau du soutien financier et de la réduction de la taxation pour le courant de quai pourrait faciliter l'acceptation par les bateliers.

1.3. Coordination des collectes des déchets

La Convention CDNI¹ relative à la collecte, au dépôt et à la réception des Déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure a été signée à Strasbourg en 1996 et est entrée en vigueur le 1er novembre 2009 après la ratification par tous les Etats liés à la Convention. Ladite Convention établit les principes relatifs à la collecte et au financement des déchets d'exploitation des navires. La Convention stipule comme principe général que les frais de la collecte, de la manipulation ou du traitement de déchets sont à charge du pollueur. Cette Convention relative à une collecte respectueuse de l'environnement de déchets provenant de la navigation intérieure fait une distinction entre trois types de déchets :

- Partie A : Des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation de navires.
- Partie B : Résidus de cargaison : le destinataire ou l'expéditeur de la cargaison est en principe responsable pour le nettoyage des cales ou réservoirs des bateaux et des passages après le déchargement.
- Partie C : Autres déchets survenus de l'exploitation de navires, comme les déchets ménagers, les petits déchets dangereux et l'eau sanitaire.

¹ Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure).

La " Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij " (OVAM) est l'instance publique compétente en matière de la gestion des cycles de matériaux et de déchets en Flandre. Elle dispose de compétences de contrôle, notamment en ce qui concerne le dépôt des déchets d'exploitation des navires et l'application de la convention CDNI. Au sein de la VBSP la coordination de la collecte des déchets a été assurée par OVAM, en coopération avec la " afdeling Haven- en Waterbeleid " du " departement Mobiliteit en Openbare Werken ".

1.3.1. Objectifs stratégiques en matière de collectes des déchets

La VBSP se pose comme objectifs stratégiques en matière de collectes de déchets :

- d'assumer, conjointement avec l'OVAM, la coordination de toutes les initiatives afin de répondre aux besoins en matière de collectes des déchets ;
- d'uniformiser le système d'offre et d'enregistrement pour les collectes des déchets de la partie A ;
- de gérer la base de données sur les collectes de déchets et de faire état des résultats ;
- d'assurer la coordination lors de l'élaboration d'une carte composée synoptique des installations de déchets.

1.3.2. Actions effectuées et actions en cours

En 2013, l'OVAM a mené une étude sur l'optimisation de ce réseau et sur la collecte de déchets d'exploitation des navires. Cette étude, pour laquelle des intéressés divers ont été consultés, a abouti à la formulation de quelques recommandations pratiques. L'étude fait ainsi des recommandations quant à la densité optimale du réseau des équipements de réception en Flandre, en matière de collectes efficaces en matière des coûts et respectueux de l'environnement, sur les modalités de la coopération entre les gestionnaires portuaires et les gestionnaires des voies navigables ainsi que sur les modifications éventuelles du cadre législatif respectif.

Dans le cadre du " Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek Leefmilieu " (programme annuel relatif à la recherche scientifique appliquée reprenant tous les projets de recherche planifiés pour l'année en question et approuvés par le Ministre flamand de l'Environnement), une étude a été menée en 2013² sur l'offre uniforme de parcs à déchets.

Grâce à l'uniformisation des équipements de déchets en faveur de la navigation intérieure, des parcs à déchets peuvent être aménagés à grande échelle.

Un site web dédié à la collecte de déchets des entrepreneurs de la navigation intérieure a été lancé, proposant une carte synoptique de tous les parcs à déchets en Flandre. Ce site web offre des opportunités inédites pour une communication efficace. Les organisations

² " Onderzoek naar een meer optimale inzameling van het scheepsafval van de binnenvaart in Vlaanderen. " Test studio 2014 D/2013/5024/43

membres peuvent s'en servir pour rester en contact permanent avec leurs membres et stakeholders.

1.3.3. Défis en matière de collectes des déchets

Depuis le début de la CDNI, les déchets d'exploitation des navires ont été collectés dans le réseau existant d'équipements de réception des ports et des gestionnaires des voies navigables.

Des actions ont été entreprises en Flandre en vue de l'optimisation de ce réseau et de la collecte des déchets d'exploitation des navires. Il faut encore davantage d'efforts en matière de l'uniformisation du système d'enregistrement et de collecte, au niveau de l'optimisation de la densité du réseau des équipements de réception en Flandre, de l'efficacité au niveau des coûts et la performance environnementale des collectes et des modifications éventuelles du cadre législatif.

a. Uniformisation du système d'enregistrement et de collecte

Actuellement, chaque gestionnaire des voies navigables est responsable de la collecte et du traitement des déchets ménagers, ce qui explique la multitude des types de conteneurs et des contrats pour le traitement des déchets. Or, il est recommandé, ne fût-ce que pour l'enregistrement des quantités de déchets collectées, de mettre en œuvre un système uniforme, sans pour autant toucher aux compétences des gestionnaires concernés.

b. Modifications législatives nécessaires

L'élaboration d'un système uniforme de collecte des déchets pourra impacter la structure de l'actuel système de dépôt.

Des modifications directes à la législation en vigueur sont nécessaires dans l'éventualité de changements structurels au système de dépôt.

1.4. Coordination de l'approvisionnement en eau potable

La coordination des approvisionnements en eau potable est prévue au sein de la VBSP.

1.4.1. Objectifs stratégiques en matière d'approvisionnement d'eau potable

La VBSP se pose comme objectifs stratégiques en matière d'approvisionnement d'eau potable :

- de coordonner toutes les initiatives pour répondre aux stricts besoins en matière d'approvisionnement en eau potable ;
- d'élaborer la vision commune et coordonnée sur l'infrastructure (projet, gestion et entretien) des installations d'eau potable ;
- d'uniformiser le système d'offre et de paiement ;
- d'assurer la coordination lors de l'élaboration d'une carte composée synoptique des bornes d'eau potable.

1.4.2. Actions effectuées et actions en cours

La VBSP a établi une carte des installations existantes d'eau potable afin d'en encourager l'utilisation.

Dans le cadre d'un projet TEN-T de 2013 sur le courant de quai, une étude a été menée sur l'uniformité dans l'offre d'eau potable (en plus de l'offre de courant de quai).

1.4.3. Défis pour les équipements d'eau potable

Les différents services portuaires et gestionnaires de la navigation intérieure flamands ont mené diverses actions au niveau local afin d'exploiter au mieux les facilités en matière d'offre du courant de quai et de collecte des déchets. Les efforts menés en faveur de l'eau potable, restent, quant à eux, limités et demandent d'être intensifiés.

a. Uniformisation du système d'offre et de paiement d'eau potable

Les bornes de prélèvement d'eau potable pourraient à l'avenir être intégrées au système central d'offre et de paiement du courant de quai, développé dans le cadre du projet TEN-T sur le courant de quai.

Il suffit dans ce cadre de développer les webservices nécessaires et de les aligner sur les systèmes locaux de gestion des gestionnaires des eaux

b. Elargissement du réseau d'eau potable

La VBSP relève le défi d'élargir le nombre de bornes de prélèvement d'eau potable en Flandre. Il incombe au " Departement Mobiliteit en Openbare Werken " de jouer son rôle coordinateur pour assurer le raccordement des bornes de prélèvement au système central.

2. Défis futurs pour La plate-forme « Vlaamse Binnenvaartservices »

La VBSP se voit confrontée aux grands défis que présentent la croissance attendue de la navigation intérieure et le renforcement de sa position en tant que mode de transport modal. Les différents acteurs, à savoir les gestionnaires des voies navigables, les gestionnaires portuaires et les bateliers nourrissent de grandes attentes et sont demandeurs de plus de coordination.

En dépit des divers efforts de la VBSP, les besoins d'une meilleure communication à l'égard des différents groupes-cible et de l'élargissement de l'assise sociétale en faveur de la navigation intérieure restent entiers. La VBSP doit relever le défi de faire le point sur le degré d'acceptation d'une offre de services (courant de quai, eau potable et collecte de déchets contre paiement) dans le but de répondre au mieux aux soucis des opérateurs de la navigation intérieure. Des moments de concertation suffisants avec les différents acteurs s'imposent afin d'arriver à des coopérations.

Au sein de la plateforme il faut aspirer à une communication efficace pour améliorer la coopération entre tous les acteurs. Une telle coopération est indispensable si l'on veut doter la trajectoire envisagée par la plateforme d'une assise suffisante.

2.1. Une navigation intérieure respectueuse de l'environnement

La notion de l'intérêt sociétal, économique et écologique de la durabilité, quoique déjà fermement ancrée dans tous les secteurs, gagnera encore en importance dans les décennies à venir. Donnant une réponse aux exigences en matière de durabilité de non seulement les pouvoirs publics mais aussi de la société tout entière, la logistique à l'horizon 2030 sera intrinsèquement durable. La VBSP doit dans ce cadre prévoir une transition de " l'encouragement de la durabilité " au moyen de la politique vers "l'exigence" de la durabilité de la part de l'économie. Le secteur des transports et de la navigation intérieure doivent élaborer des concepts durables pour satisfaire à ces exigences.

2.2. Une meilleure coopération

Il ressort de l'analyse des actions et activités actuelles de la VBSP qu'une meilleure coordination et coopération entre l'état fédéral, les entreprises portuaires et les bateliers est souhaitable.

2.3. Une communication ouverte

Une communication adéquate et ouverte ne saurait être unidirectionnelle. L'information doit aller dans les deux sens. En 2014, la VBSP a adopté divers médias pour promouvoir les services de courant de quai, de collecte des déchets et d'eau potable. La stratégie de communication envers les opérateurs de la navigation intérieure doit encore être mise sur pied.

2.4. Investissements efficaces

Les subventions européennes et flamandes permettent d'élargir tant la capacité que l'offre des services des différents lieux de mouillage. Le projet TEN-T pour l'uniformisation du système d'offre et de paiement de courant de quai en Flandre, en fournit un bon exemple. Des propositions de projet similaires doivent être élaborées pour d'autres types d'offre de services. Le rôle que le " département Mobiliteit en Openbare Werken " jouera dans la coordination des propositions de projet communes sera crucial dans ce contexte.

2.5. Modifications législatives nécessaires

Des changements structurels tels le système de dépôt des déchets, le système d'offre et de paiement du courant de quai et de l'eau potable peuvent entraîner une modification directe de la législation concernée. D'où l'importance d'une initiative coordonnée des bateliers et gestionnaires des voies navigables/régies portuaires communales pour répondre aux stricts besoins et obligations décrétales en matière d'offre de services.