

2009-2019

10ème

**Anniversaire
de l'entrée en vigueur de la CDNI**

**RECUEIL DES CONTRIBUTIONS
DES MEMBRES FONDATEURS**





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



CDNI



SOMMAIRE

Préface : 10 ans de la CDNI (p.6)

Mme Katrin Moosbrugger, Secrétaire exécutive de la CDNI et Secrétaire générale adjointe de la CCNR

Quelques messages ayant marqué les célébrations des 10 ans... (p.10)

Contributions (p.12)

Vers une convention internationale portant réglementation de la gestion des déchets en navigation intérieure (p.14)

Mme Clothilda Maria Zwartepoorte, Présidente du Comité de l'Élimination des Déchets et des questions liées à l'environnement de la CCNR

M. Hans Van der Werf, Secrétaire général adjoint de la CCNR puis premier Secrétaire exécutif de la CDNI

Comment la « Convention de Strasbourg » a vu le jour (p.20)

M. Albert Jan Veraart, Commissaire du Rhin chargé des questions technico-nautique et environnementale

Réflexions sur l'élimination des eaux usées générées par les bateaux (p.32)

M. Eckhart Treunert (Dr.), membre de la délégation allemande auprès du Comité de l'Élimination des Déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane de la CCNR

Souvenirs (p.44)

M. Herman Verschuere, membre de la délégation belge auprès des organes compétents de la CCNR et de la CDNI

Engagé dès le début... (p.48)

M. Georg Hötte, représentant de la profession

Conclusions de la table ronde (17 décembre 2020) (p.52)

Liste des auteurs (p.58)

Les fonctions citées représentent les principales fonctions exercées par les auteurs lors des travaux qui ont fondé la Convention.

Photo (à gauche) : le Secrétariat de la CDNI se trouve à Strasbourg (France), au Palais du Rhin.

PRÉFACE : 10 ANS DE LA CDNI

Langue originale : français

Bienvenue dans les coulisses de la CDNI !

C'est une chance immense que les **fondateur·ice·s** de la CDNI¹ partagent avec nous son étonnante histoire. Le coup d'envoi est donné le 29 novembre 1989. Rappelez-vous : nous sommes trois ans après la catastrophe écologique de Schweizerhalle qui pollua le Rhin, une grave crise économique hante le secteur fluvial et le mur de Berlin vient de tomber il y a tout juste 20 jours. C'est à ce moment-là que l'Assemblée plénière de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) charge le comité ad hoc d'étudier « la possibilité de l'introduction d'une **réglementation internationale** traitant l'ensemble des problèmes d'élimination des déchets produits par la **navigation** du Rhin »².

Les protagonistes alors à la manœuvre nous éclairent **sans filtre**, au travers de leurs **récits** et **perspectives**, sur l'émergence de la CDNI et son essor sur les voies navigables au-delà du Rhin. Quels **acteurs** y contribuent, comment les **négociations** internationales se déroulent, quelles considérations les guident, quels **obstacles** doivent être surmontés, quelles **alliances** se forment, quel rôle a joué l'aspect de la **pratique** et de l'**applicabilité** des normes édictées... ?

Nous allons découvrir que ce sont des expert·e·s de haut niveau conscient·e·s du **changement de paradigme**, de la toujours plus grande importance de **préserver les ressources naturelles** et de la **prise de conscience** de l'**opinion publique**. Ils et elles ont su, avec audace, persévérance et précision, définir ensemble les **règles pertinentes, détaillées et opérationnelles** de ce nouveau domaine de la réglementation fluviale : la collecte, le dépôt et la réception des déchets survenant en navigation intérieure.

Ce **trait d'union** « CDNI » assure depuis lors le lien entre le **transport fluvial** et les réglementations de **protection de l'eau** et de la gestion des **déchets**.

¹ Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée le 9 septembre 1996, entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2009

² CCNR Protocole 1989-III-3

Surtout, vous allez découvrir des personnalités passionnées qui ont répondu avec enthousiasme à notre invitation à célébrer les **10 ans de l'entrée en vigueur de la CDNI**. À l'occasion de l'Audition des organisations agréées et de la Conférence des Parties Contractantes les 17 et 18 décembre 2019, les fondateur·ice·s ont eu l'occasion d'apprécier le **chemin parcouru** par « leur » Convention et de **partager leur expérience**. Les acteurs à la barre aujourd'hui ont bénéficié d'un **éclairage** précieux de leur « héritage ». Il ne fait aucun doute que cet échange est une source d'**inspiration** pour relever les défis de la **transition écologique** et en particulier les objectifs internationaux de réduction des émissions et gaz à effet de serre. Toutes et tous sont convaincu·e·s qu'une gestion des déchets innovante et courageuse jouera un rôle important et que la CDNI y prendra assurément part.

Une chose est sûre : **rester agile, anticiper et accompagner** la transition écologique sont des exigences qui se posent à nous toutes et tous. La CDNI, ancrée dès sa création dans une approche globale et responsable, permet d'agir de manière appropriée en fonction des **évolutions** en cours et à venir.

Permettez-moi de n'en citer ici que quelques-unes :

- **Protection de l'air** : la première modification de la Convention élargira son champ d'application à la protection de l'air et introduira des procédures obligatoires au niveau international pour traiter les **résidus gazeux** de marchandises liquides nocifs. La résolution a été adoptée en juin 2017, les **ratifications** sont actuellement en cours. Une réduction des émissions des résidus gazeux nocifs de 95 % et de profondes modifications de la structure du marché sont attendues pour réduire le nombre de dégazages nécessaires.
- **Carburants alternatifs** : le **GTL**¹ a déjà été assimilé au gazole. Le débat sur la réforme de la **taxation des carburants fossiles** est suivi étroitement, car le financement de la CDNI est actuellement basé sur le gazole détaxé qui est la norme pour le transport fluvial.
- **Digitalisation** : la CDNI a été **pionnière** dans le domaine de la digitalisation. À l'origine, le financement international des déchets huileux et gras devait se faire par l'intermédiaire de timbres fiscaux, mais ce format a été abandonné au profit d'un système international entièrement digitalisé, une réelle révolution, tout mode de transport confondu. Dès la mise en

¹ *GTL = Gaz to liquid*

application du financement en 2011, les rétributions d'élimination des déchets huileux et graisseux ont été acquittées via un **système de paiement électronique international** (SPE-CDNI) et une carte magnétique « **l'ECO-carte** » déployée sur l'**ensemble de la flotte** concernée. Modernisé en 2018, le paiement est désormais possible sans contact et l'ECO-carte offre la possibilité de l'utiliser à des services extérieurs à la CDNI, pour simplifier toujours plus la vie des navigants (ex. : accès à l'eau potable, l'électricité, des bornes de rechargement ...). L'**analyse statistique**, par exemple de la consommation de gazole, de l'enregistrement électronique des déchets déposés et l'utilisation de **documents électroniques** comme le carnet de contrôle des huiles usagées et les attestations de déchargement constitueront les prochaines étapes.

- **Accessibilité de la norme** : convaincue qu'une norme est bien appliquée si elle est bien comprise, la CDNI publie une **carte avec géolocalisation** des stations de réception des déchets, des guides pratiques et une vidéo d'animation¹. Elle a créé, sous forme d'une application électronique « **WasTo** », un outil pratique pour connaître et comprendre les standards de déchargement des marchandises.
- **Monitoring** : la réception des déchets huileux et graisseux par un **réseau** de stations de réception adapté est suivie de manière constante. Une étroite coopération avec la profession qui bénéficie et finance les services disponibles est régulièrement assurée. Dans les années à venir, la **flotte** d'une quarantaine de bateaux **déshuileurs** devra être **remplacée** par des constructions à **double coque** ; ce défi initie un débat sur l'avenir du réseau et de son financement.

Les chantiers ambitieux et importants ne nous manquent pas ! Nous espérons que ce recueil participera à ancrer l'identité de la CDNI puisque cet « héritage » nous encourage, nous engage et nous rend responsable ou pour le dire avec les mots d'Aldous Huxley :

« Trois facteurs déterminent ce que tu es : ce dont tu as hérité, ce que ton environnement a fait de toi et ce que tu as librement choisi de faire de ton environnement et de ce dont tu as hérité. »²

¹ Tous ces éléments sont disponibles sur le site internet de la CDNI : www.cdni-iwt.org

² Aldous Huxley, *Stimmen der Zeit, Cahier 191, Édition 1, Page 165, Éditeur : Herder (1973)*

Enfin, je souhaite très chaleureusement remercier la Présidente du Port Autonome de Strasbourg, Coordinatrice du Corridor européen de Mer du Nord-Baltique pour son allocution engagée, le Secrétaire général de la CCNR pour son accueil, le premier Secrétaire exécutif de la CDNI pour ses conseils, tout·e·s les contributeur·ice·s à ce recueil, le modérateur et les participant·e·s à la table ronde, les délégué·e·s et les représentant·e·s de la profession ainsi que les collègues du Secrétariat pour leur aide.

Bonne lecture !

Katrin Moosbrugger,

*Secrétaire exécutive de la CDNI
et Secrétaire générale adjointe de la CCNR
(février 2020)*

QUELQUES MESSAGES AYANT MARQUÉ LES CÉLÉBRATIONS DES 10 ANS...

” *La CDNI montre une fois de plus que les précurseurs viennent souvent trop tôt. Mais ils finissent par être suivis. Je m'efforcerai de convaincre d'autres États à rejoindre la Convention.*

Mme Catherine Trautmann,

Présidente du Port Autonome de Strasbourg,
Coordinatrice du Corridor européen de Mer du Nord-Baltique,
Vice-Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg

” *Nous célébrons ce soir avec joie une Convention internationale née sous les auspices bienveillants de la Commission centrale pour la navigation du Rhin. À cette occasion, nous tenons beaucoup à saluer tout l'engagement et la volonté constante de l'ensemble des acteurs du transport fluvial de rendre ce mode de transport toujours plus respectueux de l'environnement. Nous souhaitons encore beaucoup de persévérance et de succès à la CDNI pour les défis qu'elle devra relever ces prochaines années.*

M. Bruno Georges,

Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin

” *L'eau ne connaît pas de frontières. Pour cette raison, il est important que les États coopèrent dans les bassins versants pour garder nos eaux propres. Face aux problèmes écologiques mondiaux comme le changement climatique ou la pollution croissante des océans, de plus en plus de personnes attendent des efforts accrus pour protéger nos ressources naturelles. Il est essentiel que tous les groupes d'acteurs y participent. Si chacun contribue dans son propre domaine de responsabilité, nous pouvons faire bouger les choses. La Convention CDNI est pour moi un acte phare. Avec cette Convention, les six États ont fait beaucoup de progrès en matière de prévention et d'élimination écologique des déchets d'exploitation des navires au cours des dix dernières années. Toutes nos félicitations pour cet anniversaire ! J'attends avec grand intérêt les progrès à venir vers une navigation intérieure respectueuse du climat et de l'environnement.*

Mme Veronica Manfredi,

Présidente de la Commission Internationale pour la Protection du Rhin

La CDNI, qui est actuellement le seul régime international juridiquement contraignant dans le domaine de la prévention de la pollution par les bateaux de navigation intérieure appliqué sur le Rhin et d'autres voies navigables, constitue un exemple encourageant de traité international réussi et efficace dans le domaine de la protection de l'environnement et de l'amélioration de la sécurité de la navigation sur d'autres fleuves internationaux.

M. Yuwei Li,

Directeur de la Division des transports durables de la CEE-ONU
(Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe)

La CDNI a trouvé sa voie depuis dix ans et c'est très encourageant !

M. Patrice Chamillard,

délégation française,
premier Président de la Conférence des Parties Contractantes (CPC)

En 1990, l'association d'idées entre navigation fluviale et transport propre peu émissif de CO₂ n'allait pas complètement de soi.

Dr. Eckhart Treunert,

membre fondateur de la CDNI

Je souhaite à la CDNI de tout cœur de prospérer et de s'étendre progressivement quant à son contenu et quant à son extension géographique.

M. Gérard Crique,

membre fondateur de la CDNI et auteur de la formule de péréquation

La CCNR s'est toujours distinguée par son rôle de pionnier dans le développement de réglementations qui offrent un cadre juridique sûr à la navigation intérieure et garantissent la sécurité et le bon ordre de la navigation, tout en tenant compte de l'état actuel de la technique et des préoccupations environnementales.

M. Winfried Kliche,

membre de la délégation allemande

(De gauche à droite) Les membres fondateurs : Dr. Treunert, M. Hötte, M. Criqui, Mme Zwartevoorte, M. Van der Werf, M. Veraart et M. Reutlinger

© Photographies publiées avec l'autorisation gracieuse de la DRAC Grand Est – Ministère de la Culture



CONTRIBUTIONS



VERS UNE CONVENTION INTERNATIONALE PORTANT RÉGLEMENTATION DE LA GESTION DES DÉCHETS EN NAVIGATION INTÉRIEURE

Mme Clothilda Zwartepoorte, Présidente du Comité de l'Élimination des
Déchets et des questions liées à l'environnement de la CCNR

M. Hans Van der Werf, Secrétaire général adjoint de la CCNR puis
premier Secrétaire exécutif de la CDNI

Langue originale : néerlandais

Dans les années 80, l'évolution des connaissances relatives à la gestion de l'environnement, et plus particulièrement à la gestion des flux de déchets, rendit nécessaire une évaluation de la situation en vue de la mise en place d'un système d'élimination des déchets pratique et gratuit pour le « détenteur de déchets » (ontdoener). De quoi s'agissait-il ?

À bord des bateaux de navigation intérieure étaient générés des déchets huileux, composés d'huiles usagées, d'huile mélangée à de l'eau, provenant de toutes sortes de fuites survenant dans les salles des machines, déchets auxquels s'ajoutaient également les filtres, récipients métalliques et autres matériels utilisés par l'équipage pour la gestion et la maintenance du bateau et de son installation. Ces résidus et éléments, à considérer comme des « déchets », faisaient, depuis quelques décennies déjà, l'objet d'une sorte d'économie circulaire informelle, dans le cadre de laquelle le dépôt gratuit, par le bateau, à la station d'avitaillement, pouvait être financé par cette dernière à travers, notamment, la vente de la fraction d'huile ainsi recueillie à des entreprises exploitant des chaudières.

Compte tenu de l'absence de toute forme de contrôle concernant l'impact de ce circuit sur l'environnement et de la présence, en son sein, de nombreuses substances inflammables, il fut détourné de la station fluviale d'avitaillement vers des stations de réception professionnelles et agréées. Les méthodes de collecte appliquées par l'Allemagne et la Suisse sur le Rhin allaient servir de modèle au système envisagé aux Pays-Bas. Or, avec la réorientation vers les stations de réception professionnelles, le circuit qui incluait le financement allait être rompu. C'est ainsi que se posa aux Pays-Bas un problème qui n'était pas encore devenu manifeste, mais qui était déjà latent en Allemagne et en Suisse. Dans les deux pays, le secteur public assurait un système d'aide financière destiné à soutenir la collecte effectuée à titre privé. Cela n'était cependant pas conforme au principe du pollueur-payeur largement soutenu aux Pays-Bas, où la mise en place d'un système de paiement national n'était pas non plus une option envisagée pour une navigation intérieure essentiellement internationale. En outre, le secteur de la navigation intérieure estimait que, si une obligation de paiement devait être instaurée, elle devrait s'inscrire dans un cadre juridique et contraignant. Compte tenu des circonstances, cela ne pouvait être réalisé qu'au niveau international. C'est ainsi qu'une réglementation internationale vit le jour.

Ce devait être l'une des dernières initiatives majeures prises par le Consortium international de la navigation rhénane (IAR) pour approfondir l'examen de cette question. Ensuite, la « question » prit de l'ampleur, car les déchets provenant des

cargaisons des bateaux de navigation intérieure avaient également été inscrits à l'ordre du jour afin de compléter autant que faire se peut le volet des déchets en navigation intérieure. Les restes de cargaison et les eaux de lavage provenant des cales et des citernes à nettoyer, ainsi que les déchets huileux, devaient être confiés à des stations de réception agréées. Le principe susmentionné du pollueur-payeur deviendrait à nouveau le fil directeur en ce qui concerne l'attribution des responsabilités, lesquelles, ne seraient cette fois pas imputées au bateau, mais à la cargaison. Là aussi, compte tenu du caractère international de la navigation intérieure, il convenait de mettre en place un système de ce type, d'autant plus que les nouvelles responsabilités à instaurer devaient, sans distinction de pays, être attribuées à chaque partie prenante à la cargaison, quel que fût son lieu d'implantation. Afin de minimiser la production de déchets générés par la cargaison, le premier objectif d'une réglementation internationale était d'en optimiser le déchargement, que la cargaison fût solide ou liquide.

Et, selon le proverbe français « jamais deux sans trois », un dernier élément, qui constituerait la clef de voûte du système de gestion des déchets, allait encore émerger; celui destiné à réglementer, en particulier, les eaux usées domestiques des bateaux à passagers et les ordures ménagères générées par l'ensemble des bateaux. En septembre 1989, afin d'éviter l'introduction de régimes différents d'un pays à l'autre – les Pays-Bas assuraient traditionnellement une part importante de la navigation intérieure européenne –, la délégation néerlandaise de la navigation rhénane proposa à la CCNR de jeter les bases d'une réglementation internationale. Une résolution à cet effet fut prise dès le mois de novembre 1989, non sans avoir consulté la Commission internationale pour la protection du Rhin à Coblenz. D'autres dossiers majeurs liés aux rejets industriels étaient alors d'actualité, et le problème des déchets de la navigation intérieure ne fut pas considéré comme prioritaire. Une position saluée par la CCNR, qui craignait que d'autres organismes disposant de connaissances limitées, voire inexistantes, en matière de navigation intérieure n'aboutissent à des arrangements irréalisables et inabordables.

La volonté (nécessité) de mettre en place une réglementation internationale était donc omniprésente, mais il restait à en établir la base juridique. L'Acte de Mannheim, la « loi fondamentale pour la navigation sur le Rhin », se révéla inadaptée à l'instauration de nouvelles obligations en matière de gestion des déchets, notamment, mais pas exclusivement, pour les voies navigables en dehors du Rhin traditionnel. Cela étant, un dispositif provisoire permettant de gérer les problèmes les plus graves en attendant l'introduction éventuelle d'un cadre réglementaire

international était nécessaire. Ce cadre fut mis en place, aux Pays-Bas, sous forme de trois instruments du type « soft law ».

Les modèles allemand et suisse de collecte et de financement des déchets huileux furent dotés d'un module de financement par la profession fluviale. Les modalités de ce processus seraient précisées plus tard, mais l'élément le plus important, à savoir un organe de gestion basé sur le modèle de l'association nationale de vidange des eaux de fond de cale (Bilgenentwässerungsverband (BEV)), fut repris par les Pays-Bas. Dans la perspective de l'entrée en vigueur de la future convention, cela permit d'établir, telle qu'elle y serait développée, l'infrastructure de mise en œuvre et de gestion. En attendant la mise en place de la base juridique d'un régime de paiement par la navigation intérieure, les frais de collecte seraient, à titre provisoire, supportés par les pouvoirs publics. Cela durerait finalement quelques années, engendrant nécessairement une certaine lassitude. Le fait que les coûts de gestion fussent à la charge des pouvoirs publics était justifié par le principe d'un dépôt sans entraves. Dans le cadre du principe du pollueur-payeur, ce dépôt sans entraves dans le cadre de la réglementation internationale prit la forme d'un financement indirect, sans rapport avec le dépôt, mais lié à l'exploitation du bateau. Au bout du compte, les relevés relatifs aux « déversements illicites en navigation intérieure » (morsingen in de binnenvaart), publiés régulièrement dans les années 80 et 90 par l'autorité chargée de l'administration des ponts et chaussées et de la gestion des eaux (Rijkswaterstaat), finiraient littéralement et métaphoriquement par se tarir.

En attendant que la convention fût mise en place, des *modus vivendi* furent également trouvés pour les résidus de cargaison. Le premier d'entre eux fut celui de la « convention pour les barges poussées » (duwbakken convenant), un système permettant à des exploitants de barges de poussée, affréteurs, acconiers et entités (para)publiques de faire face, en unissant leurs forces, aux pires nécessités résultant du nettoyage des matériels. Jusqu'à l'introduction de la convention définitive aux Pays-Bas, la réglementation fut respectée et servit de base à l'application des règles, et même de référence en matière jurisprudentielle.

Inspirée par le dynamisme du secteur des cargaisons sèches, la navigation-citerne suivit le même objectif que la « convention pour la navigation-citerne » (tankvaart convenant) conclue en 1992, qui prévoyait notamment des accords visant à doter les bateaux de systèmes d'assèchement et à ajouter une étape concordante au déchargement.

Comme indiqué plus haut, lors de la réunion plénière tenue par la CCNR en novembre 1989 fut examinée la proposition néerlandaise relative à la possibilité d'une réglementation internationale de l'élimination des déchets générés par la navigation sur le Rhin. Cette proposition fut acceptée à l'unanimité. En 1990, les délégations furent priées de rendre compte de la situation concernant les déchets et à explorer les possibilités offertes par les dispositions de l'Acte de Mannheim.

Ce faisant, il fallait tenir compte des législations nationales, des équipements de bord et du principe du pollueur-payeur.

Un groupe de travail ad hoc s'attela à la tâche. Après un rapport intermédiaire publié en 1990, la réunion tenue à l'automne de 1991 pouvait s'appuyer sur des directives pour la collecte et l'élimination des déchets générés par la navigation du Rhin. Le groupe de travail ad hoc fut chargé de consulter toutes les parties concernées. Par la suite, les discussions portèrent principalement sur le mode de paiement des déchets huileux et graisseux.

En 1992, lorsqu'il apparut clairement qu'une réglementation ne pouvait se limiter exclusivement au Rhin, les États membres furent priés de l'appliquer également aux autres voies navigables. En 1993, le Luxembourg fut, lui aussi, invité à participer aux consultations. La même année, il apparut en outre que l'Acte de Mannheim ne constituait pas une base suffisante pour la réglementation internationale envisagée, et il fut décidé d'élaborer une toute nouvelle convention. En 1995, alors que celle-ci était sur la table, survint un problème de dernière minute : l'Union européenne considérait que ses États membres ne pouvaient pas signer sans son consentement et souhaitait adhérer elle-même à la Convention. Heureusement, un autre retard put être évité en décidant, d'un commun accord, que le texte pourrait être adapté en ce sens en temps utile.

Après sept ans de négociations, la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, désignée ultérieurement par son acronyme français « CDNI », fut signée le 9 septembre 1996 par les six parties contractantes et pouvait donc être ratifiée.

COMMENT LA « CONVENTION DE STRASBOURG » A VU LE JOUR

M. Albert Jan Veraart, Commissaire du Rhin chargé des questions
technico-nautique et environnementale

Langue originale : néerlandais

Il y a quarante ans, en navigation rhénane, il n'y avait pratiquement pas de règles applicables au traitement des déchets liés à l'exploitation des bateaux. On n'en voyait pas encore la nécessité. Je vais vous ramener à cette époque-là. Je vais naturellement vous faire partager mon expérience personnelle en tant que partie prenante, et surtout aussi me placer dans la perspective des Pays-Bas¹. Pour une présentation approfondie du point de vue historique, il faudrait consulter l'ensemble des archives nationales, ce que je n'ai pas fait. Le présent document est une version révisée de la présentation que j'ai faite en novembre 2009 à Strasbourg, lors de l'entrée en vigueur de la Convention.

Quel était le contexte de l'époque ?

Dans les années 80, la prise de conscience environnementale est omniprésente. La qualité de l'eau du Rhin s'améliore après des années d'efforts. L'approche adoptée par l'industrie en matière de pollution de l'eau commence à porter ses fruits. En 1986, après l'incendie de Bâle, la pollution par l'Endosulfan a eu d'abord un effet de ralentissement, pour donner ensuite une énorme impulsion aux actions visant à rendre le Rhin encore plus propre.

À l'époque, la Grande-Bretagne est toujours membre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR).

A la CCNR, nous examinons les conséquences de l'unification allemande pour la navigation rhénane.

Le RVBR² exige la présence d'un matelot supplémentaire à bord des convois poussés dès lors que des femmes ou des enfants se trouvent à bord. Étant perçue comme discriminatoire, cette règle sera ensuite supprimée.

Revenons à la pollution : les rejets communaux sont désormais abordés sérieusement. Les restaurants le long du fleuve se plaignent de la concurrence déloyale des bateaux à passagers à cabine. La Commission internationale pour la protection du Rhin (CIPR) de Coblenz se rapproche de la CCNR à cet égard en 1984. La CCNR répond à la CIPR en 1987 : « Les bateaux à passagers à cabines qui sont en

¹ L'auteur exerça, à la CCNR, les fonctions d'expert de la délégation néerlandaise de 1985 à 1995, puis celles de commissaire des Pays-Bas jusqu'en 2006.

² Règlement de visite des bateaux du Rhin : prescriptions de la CCNR pour la construction et les équipements des bateaux

stationnement sont considérés comme un problème. Mais la pollution générée par ces bateaux n'est pas une urgence. Il y a, en l'occurrence, deux solutions : déposer à terre les citernes de collecte des eaux usées installées à bord ou procéder à leur traitement à bord. Lorsqu'il y aura des possibilités pour les déposer à terre, on pourra examiner les normes à fixer pour les stations d'épuration ».

Après plusieurs années de recherches intensives, les convois poussés composés de six barges ont été autorisés sur la partie aval du Rhin et sur le Waal. En conséquence, après quelques hésitations, le mouvement écologiste des Pays-Bas finit par considérer la navigation intérieure comme le mode de transport le plus respectueux de l'environnement.

Cette position contraste avec celle des Verts en Allemagne qui pensent, à l'époque (et peut-être encore aujourd'hui), que la navigation intérieure est responsable de la dégradation des cours d'eau, en raison des travaux de correction, d'approfondissement des chenaux et de canalisation dont ils font l'objet. Cela dit, vous savez qu'il faut voir les choses de façon plus nuancée ; les mesures d'adaptation ont été mises en œuvre sur le fleuve pour d'autres raisons tout à fait cruciales¹.

Une navigation intérieure respectueuse de l'environnement

La navigation intérieure est perçue à l'époque comme un mode de transport respectueux de l'environnement. Sa bonne renommée à cet égard repose entièrement sur sa faible consommation de carburant par rapport à d'autres modes de transport.

Cela étant, on est souvent confronté à la présence de boues très polluées dans les ports. On considère que cette situation a pour cause la pollution industrielle passée et les rejets déversés principalement par les navires de mer. L'instrument régissant la navigation maritime est la Convention MARPOL de 1973, qui n'est pas très efficace

¹ La CCNR avait effectivement conçu des projets pour améliorer la voie navigable au milieu du 19^e siècle, mais ceux-ci n'ont guère été mis en œuvre. Le fleuve a été aménagé, « normalisé », pour des raisons de sécurité, afin d'éviter les inondations en conséquence de la présence de broussailles et de l'envasement et, par conséquent, de la formation de barrages de glace en hiver. Comme cela a été fait aux Pays-Bas, dans le prolongement des aménagements initiés par Tulla en 1817, pour améliorer les conditions de vie dans la plaine du Rhin supérieur, lutter contre les maladies (telles que le paludisme, dues à la proximité de zones marécageuses) et obtenir de meilleures terres agricoles. Plus tard viendra s'ajouter l'énergie hydraulique, avec la construction du Grand Canal d'Alsace. Et pour améliorer la distribution de l'eau aux Pays-Bas, on procède à la canalisation du Rhin inférieur. La navigation a bénéficié de ces travaux, qui n'auraient jamais été entrepris pour elle seule.

et dont les règles sont, elles aussi, constamment renforcées. On commence à remarquer que la navigation intérieure contribue, elle aussi, à la pollution des ports. La quasi-absence de réglementation concernant le traitement des déchets liés à l'exploitation des bateaux menace de nuire à la bonne réputation de la navigation intérieure. Dans l'opinion publique, on se dit que, comme il n'y a pas de règles, ce doit être la pagaille.

Dans le RPNR¹, cependant, des règles sont en place depuis un certain temps en ce qui concerne les déchets huileux et graisseux. Ceux-ci doivent être collectés par des bateaux déshuileurs ou déposés à terre. Auparavant, les séparateurs d'huile étaient également autorisés à bord. Le premier bateau déshuileur entre dans le port de Ruhrort en 1958, et dans le port de Bâle en 1963.

On s'aperçoit à peine que, en plus des déchets de fond de cale, d'autres déchets sont également générés à bord. Dans certains pays, les lois sur la qualité de l'eau interdisent de rejeter les déchets. Il arrive que des mesures soient prises contre les pollueurs. En même temps, on déclare, dans d'autres pays, que la navigation intérieure a le droit de verser ses déchets par-dessus bord en vertu de la législation sur la navigation.

Qui en assumera les coûts ?

Le problème principal est de savoir qui supportera les coûts de l'élimination des déchets. La navigation intérieure déclare qu'elle n'est pas à l'origine de la pollution et qu'elle n'a pas les connaissances, les possibilités et les moyens financiers d'assurer une élimination responsable. L'industrie pétrolière et chimique, qui est de toute façon déjà sous le feu des critiques, se rend compte qu'elle a aussi une part de responsabilité à cet égard. La bonne réputation de cette industrie en souffrirait si ses produits entraînent (en trop grande quantité) dans l'eau. Des solutions sont recherchées dans différents pays.

Aux Pays-Bas, des accords peuvent être conclus de manière concertée entre les organisations de navigation intérieure et les partenaires à terre, sous la pression des pouvoirs publics. En 1989, un pacte est conclu entre les organisations de navigation intérieure, l'industrie pétrolière et chimique, les chargeurs, les terminaux, les collecteurs et le gouvernement. Cela concerne les déchets générés par le transport de cargaisons liquides, plus précisément par la navigation citerne.

¹ *Règlement de police de la navigation du Rhin (RPNR) : règles de circulation applicables à la navigation sur le Rhin*

Les éléments de réflexion sont les suivants :

- les déchets de la salle des machines sont inévitables et sont déjà bien pris en charge ;
- il y a trop peu de possibilités de déposer des déchets de cargaison liquides et les coûts correspondants sont élevés ;
- il n'y a pas de bonne base juridique pour l'enregistrement à bord et les possibilités de contrôle des autorités sont donc insuffisantes ;
- dans les contrats de transport, le coût du nettoyage doit être fixé de manière concertée ;
- les Pays-Bas s'efforcent de régler ces problèmes au niveau international.

Proposition soumise à la CCNR

Dans ce contexte et afin d'éviter l'introduction de règles différentes dans chaque pays, la délégation néerlandaise propose à la CCNR, en septembre 1989, d'élaborer des règles sur le traitement des déchets liés à l'exploitation des bateaux. Cela ne va cependant pas de soi. En effet, la question est de savoir si la CCNR est compétente pour établir des règles environnementales. En même temps, la CCNR craint que d'autres – « qui ne connaissent manifestement pas suffisamment la navigation intérieure » – n'interviennent et n'aboutissent à des règles inapplicables pour la navigation intérieure.

Une résolution positive est prise dans ce sens dès novembre 1989, et la CCNR se met au travail. Cela s'est également produit après consultation de la Commission internationale pour la protection du Rhin de Coblenche, qui – heureusement – est beaucoup trop occupée à réduire d'autres types de pollution. La navigation intérieure ne figure pas encore parmi les priorités majeures définies à Coblenche. La CCNR peut donc s'atteler seule à la tâche.

Comme la question de l'environnement ne cadre pas encore avec la structure organisationnelle des comités de la CCNR, est créé un groupe ad hoc pour les déchets, qui rend compte à ce qui est alors connu sous le nom de « comité ad hoc » (appelé ultérieurement « comité directeur »). Désormais, des représentants des ministères de l'environnement se retrouvent également autour de la table. Et à l'avenir, non seulement les représentants de la navigation intérieure, mais aussi ceux des intervenants à terre – les collecteurs, les entreprises de stockage, les chargeurs, l'industrie pétrolière et chimique – seront inclus dans les consultations.

Si l'on en croit le compte rendu de la séance plénière d'automne de 1989, le débat tenu dans le cadre du point 3 de l'ordre du jour est bref. Le Président du comité ad hoc informe la réunion que la délégation néerlandaise propose d'étudier la possibilité de l'introduction d'une réglementation internationale traitant l'ensemble des problèmes d'élimination des déchets produits par la navigation du Rhin. Le Président de la CCNR relève que cette proposition est unanimement soutenue par les délégations et que les questions touchant l'environnement sont d'une grande actualité et préoccupent énormément le public. La CCNR décide que les délégations devraient faire rapport en 1990 sur la situation et la possibilité de passer des accords en vertu de l'Acte de Mannheim¹. Ce faisant, il convient de tenir compte des législations nationales, des équipements embarqués et du principe du pollueur-payeur².

Au travail

Au sein du groupe ad hoc pour les déchets, il est convenu que les Pays-Bas et l'Allemagne élaboreront ensemble un projet. Cela s'effectue sur la base de projets existants dans les deux pays. La LAWA – Landes Arbeitsgemeinschaft Wasser (Communauté de travail du Land chargée de l'eau) – dispose déjà d'un projet pour différents types de déchets. Aux Pays-Bas, des idées relatives à de bonnes pratiques commencent à se dessiner dans les grandes lignes. Des sujets tels que les standards de nettoyage et le journal de cargaison sont abordés. Est également examiné l'exemple du port de Bâle, auquel s'applique déjà un régime strict de gestion des déchets avec des règles claires. Une réunion conjointe tenue le 22 novembre 1990 à bord du MS Lely permet d'aller rapidement de l'avant.

Sur la base de ces données, et en tenant compte du principe du pollueur-payeur, il est procédé à une classification en fonction de l'origine des déchets :

- **les déchets liés à l'exploitation des bateaux** (salle des machines ou déchets huileux et graisseux liés à l'exploitation des bateaux) ;
et :
- **les déchets liés à la cargaison** ;
auxquels seront ajoutés par la suite :
- **les déchets ménagers issus des logements** (et des bateaux à passagers).

¹ Convention révisée pour la navigation du Rhin de 1868, qui constitue le fondement juridique des compétences de la CCNR.

² CCNR, résolution 1989-III-3

Pour chacun de ces groupes, le pollueur, et par conséquent le payeur, sont faciles à identifier.

Que transporte-t-on exactement ?

La profession propose d'utiliser, pour les déchets de cargaison, la liste NST2/R, à savoir une liste européenne de substances utilisée par la douane et à des fins statistiques¹.

Cette liste tient sur deux feuilles de format A4. Comme la profession souhaite un maximum de liberté en matière de rejets et que les autorités de contrôle et les services d'enquête veulent un maximum de clarté, il est nécessaire d'examiner chaque substance et non chaque type de substance. Sur la base de cette liste, des spécialistes de ces substances et de l'environnement aquatique indiquent, pour chaque substance, si le rejet en petites quantités dans les eaux de surface peut ou non être autorisé. C'est ainsi que fut créée la « liste positive » un inventaire très détaillé comprenant désormais vingt-deux pages A4, dans lequel est indiqué, pour chaque substance pouvant éventuellement être transportée par bateau de navigation intérieure, comment les déchets produits doivent être traités.

Principes directeurs

Entre-temps, la pression augmente aux Pays-Bas (mais aussi ailleurs). En 1990, la police fluviale de Rotterdam dresse des procès-verbaux à un certain nombre de conducteurs de bateaux. Le ministère public les classe sans suite, reconnaissant que les conducteurs n'ont guère d'autres options. Cependant, il est à nouveau convenu avec les organisations de la navigation intérieure qu'il est nécessaire de mettre un terme à la pollution. Dans le prolongement du pacte de 1989 est signé, en 1991, le code de bonne pratique concernant les déchets générés par le transport par bateau-citerne (Praktijkrichtlijn afvalstoffen binnentankvaart), suivi en 1993 du code de bonne pratique pour le transport par barges poussées de résidus de cargaison (Praktijkrichtlijn ladingresten duwvaart). Aussi longtemps que la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets (CDNI) ne sera pas entrée en vigueur, ce sont les principes, tels qu'énoncés dans ces codes de bonne pratique, qui s'appliqueront aux Pays-Bas en ce qui concerne les problèmes liés aux déchets de cargaison.

¹ *Nomenclature uniforme des marchandises pour les Statistiques de Transport, Révisée*

Après diffusion d'un rapport intermédiaire en 1990, des principes directeurs pour la collecte et l'élimination des déchets de la navigation rhénane sont soumises à la réunion d'automne de 1991. On considère qu'une adaptation de la réglementation rhénane (RPNR, RVBR et ADNR¹), complétée par des réglementations nationales, est suffisante. La CCNR constate que ce sont les « **principes directeurs visant à l'élimination des déchets survenant en navigation rhénane** » qui constituent la base du traitement des différents problèmes posés. Le groupe de travail ad hoc est chargé de consulter la profession de la navigation et tous les autres milieux concernés².

Malheureusement, l'opinion publique en conclut que la navigation intérieure doit être un énorme pollueur si autant de règles sont nécessaires pour assurer le traitement des déchets. Il faut déployer de nombreux efforts pour bien faire comprendre que toutes ces règles sont indispensables, étant donné que la question est, elle aussi, complexe. Celle-ci fait l'objet de débats animés jusque dans l'enceinte du Parlement néerlandais.

L'essentiel de la discussion au sein de la CCNR porte ensuite sur les modalités de paiement des déchets contenant des huiles et des graisses. Nous voilà en 1992. Comment répartir équitablement les charges, faire en sorte que les paiements soient réellement effectués, veiller à la compensation entre les pays et organiser le système de dépôt³ ?

À l'automne 1992, il devient évident que les règles ne sauraient se limiter au Rhin. Un organe de coordination internationale semble également nécessaire. La CCNR invite les États riverains du Rhin et la Belgique à participer à la mise en place d'un tel organe de coordination⁴. La CCNR invite également ces pays à appliquer les dispositions relatives aux déchets prévues par la résolution 1991-I-6 à toutes les voies d'eau de leur territoire respectif qui sont reliées au Rhin⁵.

Les principes de la coordination et de la péréquation internationale ont été établis en 1993. On constate que la navigation intérieure et l'industrie pétrolière sont d'accord. Il y aura des instituts nationaux et un organisme international de coordination et de péréquation. Les instituts nationaux doivent représenter les

¹ Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure sur le Rhin (ADNR)

² CCNR, résolution 1991-II-5

³ CCNR, résolution 1992-I-6

⁴ CCNR, résolution 1992-II-8

⁵ CCNR, résolution 1992-II-9

associations de navigation intérieure, les sociétés d'élimination, l'industrie pétrolière, les autorités compétentes et les ports publics et privés¹. Dans la même résolution, il est également précisé que la rétribution d'élimination est incluse dans le prix du gazole ! Les modalités de cette procédure sont encore à déterminer².

Le Luxembourg est invité à participer en tant que riverain de la Moselle. On espère pouvoir instaurer la réglementation à compter du 1^{er} janvier 1996.

Il faut établir une convention distincte.

Fin 1993 se pose la question de savoir si la réglementation peut être introduite via l'Acte de Mannheim.

À compter du 1^{er} janvier 1994, la Grande-Bretagne quitte la CCNR. En fait, après avoir constaté que leurs navires relevaient de la navigation maritime, les Britanniques n'ont plus participé aux débats sur les déchets.

Au printemps 1994, il faut rechercher un financement autre que celui couvert par le prix du gazole, aussi bien en raison de la résistance dans le commerce du pétrole que des incertitudes éventuelles concernant l'accord sur le gazole³.

Dans l'intervalle, en Allemagne, en Suisse et aux Pays-Bas, les pouvoirs publics ont pris en charge les coûts de la collecte des fonds de cale. Or, la pression s'intensifie, les Bundesländer menaçant de ne plus contribuer au financement de la collecte. Ensuite, sur proposition de la Belgique, un **système de timbres**⁴ est mis sur la table. En Belgique, cela semble être un moyen normal de payer, par exemple, des amendes aux autorités.

Nous parlons maintenant d'un « accord » à conclure « sur une réglementation uniforme ». Il apparaît également nécessaire qu'un représentant de l'Union européenne, l'UE, participe aux consultations. Son statut d'observateur permanent permet à l'UE de se tenir informée des discussions tenues en séance plénière.

¹ CCNR, résolution 1993-I-8

² CCNR, résolution 1993-I-8, annexe I

³ Accord relatif au régime douanier et fiscal du gasoil consommé comme avitaillement de bord en navigation rhénane, Strasbourg, 16.05.1952. Il y est stipulé qu'aucun droit d'importation ou autre taxe ne peut être prélevé sur le gazole utilisé à bord.

⁴ En proportion de la quantité de gazole avitaillé, les timbres achetés servent à payer le coût de l'enlèvement des déchets huileux et graisseux liés à l'exploitation des bateaux.

À l'automne 1994, le groupe de travail est chargé d'élaborer une « convention » en consultation avec la profession.

Début 1995, après de longues hésitations, la France peut, elle aussi, accepter le système des timbres. Les Pays-Bas qui, comme toujours, mettent les pieds dans le plat, commettent la maladresse de présenter, immédiatement après, une proposition visant à introduire un sceau numérique. Cela va beaucoup trop vite pour la Belgique. Le fragile accord venant tout juste d'être conclu sur le système de financement manque de voler en éclats.

Pourtant, un projet de convention existe dès le printemps 1995 ! Seuls des problèmes mineurs résiduels doivent encore être réglés avant l'automne.

Mais ensuite (au printemps 1995), c'est l'UE qui met des bâtons dans les roues en déclarant que ses États membres ne peuvent pas signer de convention sans son consentement. La CCNR demande des éclaircissements dans une lettre adressée à l'UE en décembre 1995. Bruxelles cesse d'entraver le projet, mais dit vouloir elle-même adhérer à la Convention. Compte tenu de la longueur de la procédure à suivre à cette fin au sein de l'UE, les pays membres de la CCNR conviennent que, si l'UE veut être partie à la convention, le texte sera ajusté en conséquence en temps utile.

Compte tenu du niveau de détail élevé des nombreuses réglementations, les Pays-Bas proposent encore de n'inclure que les grandes lignes dans le traité et de régler les points de détail dans des guides.

Cela conduit également à une réaction pavlovienne bien prévisible de la part de toutes les autres délégations : « Surtout, ne modifiez plus rien ! ». La forme et le contenu de la Convention sont ainsi établis.

Après sept ans de négociations, le 9 septembre 1996, la « **Convention de Strasbourg, la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI)** » est signée par l'ensemble des six Parties contractantes et ouverte à la ratification.

La Convention devrait entrer en vigueur en 2000. Les éléments mentionnés au chapitre IX, article 9.01, concernant les rejets des bateaux à passagers (interdits en 2005 et 2010), le montrent également.

La réalité est plus laborieuse, sachant qu'il a fallu au départ environ deux ans, qu'ensuite les choses se sont ralenties, mais que finalement les six instruments de ratification ont été déposés :

SUISSE	16 juillet 1998
PAYS-BAS	10 juillet 2000
LUXEMBOURG	14 mai 2002
ALLEMAGNE	10 mars 2004
FRANCE	15 septembre 2005
BELGIQUE	22 septembre 2009

Un détail intéressant : lorsque la Belgique, après avoir été toujours rappelée à l'ordre, est finalement prête pour la ratification, elle est invitée à reporter celle-ci pendant plus d'un an, car les autres délégations n'étaient pas encore arrivées au terme des travaux préparatoires !

Conformément aux dispositions de la Convention, celle-ci est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2009.

Le texte de la Convention comptait alors plus de quinze ans. Afin de ne pas compromettre les ratifications en cours, rien ne devait être changé dans l'intervalle. Le fait même de parler d'adaptations n'était autorisé que de manière très tacite. Cela ne signifiait pas qu'il n'y aurait plus rien eu à améliorer ou à moderniser. Il s'agit d'une tâche à caractère permanent à laquelle a été consacré beaucoup d'attention au cours des dix dernières années.

Mais les temps changent. Nous pouvons nous poser la question de savoir combien de temps la Convention sur les déchets sera encore nécessaire. Peut-être nous dirigeons-nous vers une époque où les déchets ne seront plus considérés comme des déchets mais comme une matière première précieuse dont personne ne songerait à se débarrasser ?

RÉFLEXIONS SUR L'ÉLIMINATION DES EAUX USÉES GÉNÉRÉES PAR LES BATEAUX

M. Eckhart Treunert (Dr.), membre de la délégation allemande auprès
du Comité de l'Élimination des Déchets et des questions liées à
l'environnement en navigation rhénane de la CCNR

Langue originale : allemand

La question qu'il convient de se poser au départ est de savoir « comment assurer un développement du trafic qui soit respectueux de l'environnement ? » ou, à l'inverse, « qu'est-ce qui rend le développement du trafic nuisible à l'environnement ? »

Historique et contexte

Il s'agit d'assurer une évolution du transport qui soit moderne et respectueuse de l'environnement. La Rhénanie-du-Nord-Westphalie est située au cœur de l'Europe, ce qui présente des avantages et des inconvénients. D'une part, toutes les régions d'Europe sont facilement accessibles depuis cette région. Mais d'autre part, la majeure partie du trafic, que ce soit du nord au sud ou de l'ouest à l'est, transite par la Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Elle a donc tout intérêt à ce que ce trafic soit aussi respectueux de l'environnement que possible.

Un développement de la navigation intérieure et des ports se traduisant par un trafic respectueux de l'environnement, voilà donc l'enjeu central.

Par conséquent, la question qu'il convient de se poser au départ est de savoir « comment assurer un développement du trafic qui soit respectueux de l'environnement ? » ou, à l'inverse, « qu'est-ce qui rend le développement du trafic nuisible à l'environnement ? ».

Les réponses sont claires. Les dommages causés à l'environnement par le trafic sont dus aux facteurs suivants :

- degré élevé d'utilisation des sols ;
- trajets à l'état lège ou charges utiles supplémentaires minimales acheminées par chaque moyen de transport ;
- émissions, en particulier celles dues à la forte consommation de carburant, et donc aux émissions de CO₂ ;
- degré d'usure élevé et longévité réduite des moyens de transport et voies de circulation.

Par rapport aux différents modes de transport, ces critères s'appliquent le moins à la navigation intérieure. Celle-ci occupe donc une place privilégiée du point de vue du développement d'un trafic respectueux de l'environnement.

Il est par conséquent regrettable que sa part du volume de transport ait diminué et que les prévisions envisagent une nouvelle baisse.

En Rhénanie du Nord-Westphalie, les chiffres absolus sont un peu meilleurs, parce que nous disposons de l'un des réseaux de voies navigables les plus denses et d'un grand nombre de ports d'importance majeure. Ce serait cependant une erreur de se laisser abuser par la part parfois élevée du volume de transport local, laquelle ne recouvre que certains types de marchandises et certains itinéraires. Si, dans l'ensemble, la capacité des voies d'eau de la République fédérale d'Allemagne (ci-après « la République fédérale ») et de la Rhénanie du Nord-Westphalie est encore loin d'être épuisée, les prévisions ne sont globalement pas davantage orientées à la hausse.

À mon avis, cet état de fait ne peut s'expliquer par une analyse détaillée des données relatives à la navigation intérieure, des flux individuels de marchandises ou de la navigabilité des différentes voies d'eau.

On en trouve plus rapidement l'explication dans les allégations opposées à une plus grande utilisation de la navigation intérieure, selon lesquelles :

- le bateau est lent ;
- le bateau ne peut pas desservir la zone concernée.

La lenteur du bateau est relative, mais celui-ci transporte une cargaison volumineuse. C'est certainement un problème à une époque où le « juste-à-temps » (« just-in-time ») est la norme et où l'entreposage est transféré aux véhicules de transport. C'est indéniable. Le camion est plus rapide, mais il est aussi de moins en moins accepté.

Cette appréciation erronée de la vitesse à laquelle s'effectue le transport est également liée à l'autre allégation selon laquelle le bateau ne desservirait pas la zone concernée.

Certes, à première vue, cela semble vrai, étant donné que la navigation intérieure ne peut pas effectuer de livraison porte à porte à, disons, Düsseldorf. Pour ce faire, les différents moyens de transport doivent coopérer et être interconnectés. Il est essentiel que les marchandises et les biens soient chargés sur le camion sur le site

de production et rapidement transportées vers le transformateur ou l'utilisateur. Pour de nombreuses marchandises, cela n'est pas nécessaire, étant donné qu'elles ne doivent pas atteindre leur destination en un jour. Si ce délai est impératif, il peut également être tenu en choisissant judicieusement le maillon utile de la chaîne de transport, ce qui, dans de nombreux cas, permet de procéder à un acheminement respectueux de l'environnement et à moindre coût.

Les prestataires de services de transport ne peuvent pas se soustraire à cette exigence de rapidité et doivent pouvoir la satisfaire. Il est de leur intérêt d'intégrer le bateau dans le plus grand nombre possible de chaînes de transport afin d'assurer de bonnes transitions entre les modes de transport. C'est la seule façon de renforcer, dans la pratique, l'importance de la navigation intérieure aux fins du développement d'un trafic respectueux de l'environnement.

Il est important de transformer les ports en plaques tournantes du transport. Des sites modernes de transbordement intermodal doivent être créés ici, car le bateau ne peut être intégré que dans les ports. Il faut y établir des entreprises de transformation qui soient directement approvisionnées par les bateaux, chargent ensuite, à leur tour, leurs produits sur les bateaux et les rapprochent ainsi de la zone de distribution proprement dite via le port de destination.

Les installations de manutention doivent en outre satisfaire aux exigences modernes. Je voudrais pourtant encore souligner deux points essentiels :

- l'intégration du bateau allège directement le trafic routier, ce qui est souhaitable ;
- le développement des ports en tant que sites industriels et commerciaux réduit non seulement le trafic routier, mais aussi l'utilisation des sols à des fins d'implantation à d'autres endroits, étant donné que les ports disposent de terrains.

Un sujet étroitement lié à cette question concerne directement le ministère de l'environnement et a déjà engendré de multiples contacts avec la navigation.

La navigation intérieure, elle aussi, est à l'origine de divers impacts sur l'environnement. Ceux-ci découlent en partie de l'exploitation des bateaux, et en partie du chargement et du déchargement.

L'exploitation des bateaux de navigation intérieure produit des déchets contenant des hydrocarbures, des eaux usées liées à la cargaison et à l'équipage. Ensuite, il existe un certain nombre de déchets spéciaux et de slops, cependant en quantités moindres.

Par exemple, lors du chargement et du déchargement, en particulier de marchandises sèches en vrac, des éléments peuvent passer par-dessus bord ou être emportés par le vent. Mais surtout, des restes demeurent dans les cales ; ceux-ci doivent en être évacués avant le prochain chargement. Jusqu'à présent, il y était généralement procédé par lavage. Que deviennent ensuite cette eau de lavage et les restes de la cargaison ? Sont-ils simplement déversés par-dessus bord ? Ce type de comportement n'est pas celui d'un bateau respectueux de l'environnement.

La Convention sur les déchets (CDNI)

Afin de rendre la navigation plus respectueuse de l'environnement et, en particulier, de documenter ses efforts à cet égard vis-à-vis de tiers, il a été nécessaire de créer une réglementation en matière d'élimination des déchets.

Il a été possible de réglementer tous ces domaines dans un seul et même accord, et ce sur une base internationale. Sinon, vous trouverez les réglementations dans les lois les plus diverses, que ce soit dans le domaine de l'élimination des déchets ou de l'élimination des eaux usées, mais également dans la loi fédérale sur la protection contre les immissions (Bundesimmissionsschutzgesetz) et les règlements connexes.

Après des travaux préparatoires au sein de la Commission allemande pour la protection du Rhin (Kommission zur Reinhaltung des Rheins), les négociations en vue d'une convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure ont été engagées au début des années 90 sous l'égide de la Commission centrale pour la navigation du Rhin à Strasbourg. Cette convention a été signée le 9 septembre 1996. La navigation intérieure devient ainsi le premier mode de transport fluvial à disposer d'une réglementation harmonisée de traitement des déchets et des eaux usées au niveau international, qui régit à la fois les obligations des exploitants des bateaux de navigation intérieure et celles des destinataires des cargaisons dans les États membres.

Cette convention complète la convention internationale MARPOL déjà en place pour la navigation maritime. Le champ d'application de la Convention sur les

déchets s'étend bien au-delà du Rhin. Rien qu'en Allemagne, toutes les voies de navigation intérieure destinées au trafic général sont couvertes. Cela signifie que la Convention s'applique à toutes les voies d'eau, de la frontière belge à l'Oder, et du Danube à l'embouchure de l'Elbe en mer du Nord. Les autres États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin y ont aussi adhéré. Pour la Rhénanie du Nord-Westphalie, il est important, par exemple, que toutes les voies d'eau accessibles à la navigation intérieure en Belgique et aux Pays-Bas soient recensées.

On ne saurait trop insister sur l'importance de ces règles uniformisées. Même une réglementation fondée sur la directive de l'Union européenne n'aboutirait pas à un résultat aussi uniforme. Ces directives doivent toutes être transposées en droit national, ce qui signifie qu'elles sont adaptées au cadre juridique en vigueur dans chaque État membre.

Personne, sans doute, ne s'attendait à ce que la ratification de la Convention prenne autant de temps. Cette convention intervient dans de nombreux domaines du droit national sans les adapter en conséquence. Avant la ratification, il est donc nécessaire de savoir si le régime de la Convention peut donner lieu à des difficultés dans les différents domaines du droit de l'environnement.

Déshuilage des fonds de cale

Le déshuilage des fonds de cale occupe une place particulière dans l'exploitation des bateaux. Ces déchets, inévitables en navigation, constitués d'un mélange d'huile et d'eau, qui s'accumule dans la partie la plus profonde du bateau, doivent être évacués régulièrement par pompage. Dans le passé, cela se faisait souvent sans autorisation. Les techniques d'analyse modernes ont cependant permis de faire le lien entre les nappes d'huiles et les bateaux qui les avaient générées, exerçant ainsi une forte pression sur la navigation.

Des structures déjà en place permettent de remédier avec beaucoup de succès à ces comportements liés au déshuilage. Sur le Rhin, ce sont des bateaux plus petits qui interviennent pour procéder à l'élimination de ce mélange en se raccordant à des bateaux de navigation intérieure pendant que ceux-ci font route. Le premier bateau d'élimination des déchets a été mis en service en 1958.

La société de déshuilage (Bilgenentölungsgesellschaft) s'est développée et, en 2005, elle exploitait à elle seule neuf bateaux, assurant ainsi le déshuilage du Rhin et de

tous ses bras secondaires, de la frontière néerlandaise jusqu'au Danube.

Le déshuilage des fonds de cale devrait être gratuit pour les bateaux de navigation intérieure. C'est la raison pour laquelle les Länder en ont assumé les coûts. Au cours des premières années, une partie des coûts était encore couverte par les taxes établies par la loi sur les huiles usagées (Altölgesetz). En l'absence de ces taxes, ce sont les Länder qui payaient l'intégralité des frais encourus. Ces dernières années, ce montant s'élevait à environ 3,8 millions d'euros par an.

La Convention a changé la donne. Les Länder ont été exonérés de ces coûts, à l'exception des frais administratifs. La navigation était prête à les assumer. Pour que ce régime entre en vigueur, plusieurs conditions devaient être remplies. Tout d'abord, la Convention sur la gestion des déchets devait être ratifiée par tous les États membres. Des mesures ont en outre dû être prises en République fédérale afin de recueillir les fonds nécessaires auprès de la navigation.

Dispositions de la Convention

En vertu de la Convention, les déchets comprennent :

- les déchets huileux et graisseux,
- les déchets liés à la cargaison,
- les ordures ménagères,
- les eaux usées domestiques,
- et autres déchets spéciaux.

La Convention prévoit différentes façons d'éliminer chaque type de déchets.

Les déchets au sens propre, tels que les restes de cargaison, les déchets ménagers et les déchets spéciaux solides, sont ramenés à terre et éliminés conformément aux dispositions applicables en matière d'élimination des déchets.

La situation est différente pour les déchets liquides, qui sont soumis au régime des eaux usées. Ceux-ci comprennent :

- les eaux de fond de cale,
- les eaux de lavage provenant des cales et
- les eaux usées domestiques des bateaux à passagers

Eaux de fond de cale

Le paiement indirect du déshuilage des fonds de cale a dû être maintenu. La seule option qui restait, telle que prévue par la Convention, était donc d'obliger la navigation à couvrir ces coûts lorsque les rétributions diminuaient. Cela devrait être fait au moyen d'une majoration sur le carburant avitaillé.

Les eaux de fond de cale à bord des bateaux à moteur sont plus ou moins fortement contaminées par les huiles de moteur, les produits de nettoyage, etc., et doivent être éliminées sans dommage. Les premiers bateaux déshuileurs ont été utilisés dès 1958. Leur nombre a considérablement augmenté jusqu'en 1965. Le 9 février 1965, l'association de déshuilage des fonds de cale relevant de l'administration des eaux (Wasserverband Bilgenentölungsverband) a été fondée en tant que prestataire au sens de la réglementation de l'administration des eaux. À l'époque, le financement était assuré en partie par le gouvernement fédéral et en partie par les Länder. L'association de vidange des eaux de fond de cale (Bilgenentwässerungsverband) a chargé la société de déshuilage des fonds de cale (Bilgenentölungsgesellschaft (BEG)) de la mise en œuvre de la mesure. La société BEG a utilisé différents bateaux. À l'heure actuelle, huit bateaux au total sont en service sur le Rhin, les canaux, la Moselle, le canal Rhin-Main-Danube et en partie le Danube.

Pour la navigation, il est essentiel que le dépôt de l'huile de cale puisse être effectué pendant l'exploitation, c'est-à-dire en cours de navigation, puisque les temps de stationnement, étant des temps d'arrêt, entraînent des coûts, et que l'objectif de l'élimination gratuite s'en trouverait ainsi compromis.

Après l'abolition de la contribution en centimes à l'élimination des huiles usagées (Altölpfennig) et l'obligation, pour les fournisseurs d'huile, de prendre en charge les huiles usagées, le financement n'en était plus assuré sous son ancienne forme. Au début des années 90, les Länder ont assumé l'intégralité des coûts de l'élimination et ont continué à les supporter jusqu'à l'entrée en vigueur de la Convention. Les subventions des Länder ont été accordées chaque année par décision spéciale. Il n'existe aucun dispositif contractuel liant les Länder à l'association de vidange des eaux de fond de cale (Bilgenentwässerungsverband), ce qui signifie que la base financière de cette association n'est pas assurée à long terme.

Les bateaux déshuileurs séparent le mélange d'huile et d'eau, stockent l'huile à bord et déversent l'eau épurée dans le Rhin. À cette fin, ils disposent chacun d'un permis

de déversement valable dans leur zone de navigation. Les hydrocarbures liquides et la demande chimique en oxygène (DCO) sont globalement limités.

Le respect des valeurs limites pour les hydrocarbures liquides est assuré par la technique combinant l'action des séparateurs et de l'installation d'ultrafiltration se trouvant à bord des bateaux.

Pour la Weser, l'Elbe et les eaux de Berlin, pour ne citer que les plus grandes voies de navigation de la République fédérale, il existe d'autres possibilités de vidange des eaux de fond de cale. La technique utilisée dans chaque cas est adaptée aux voies d'eaux concernées. Dans celles à faible débit, en particulier dans les eaux stagnantes de Berlin, il n'est pas possible de rejeter les eaux usées épurées.

Organisation future

L'article 6 de la Convention régit le financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments. Selon ce principe, un système de rétribution uniforme devrait assurer le financement indirect des coûts de l'élimination. Le risque d'élimination inappropriée, c'est-à-dire de rejet d'huile de cale dans l'eau, est ainsi réduit.

L'aspect organisationnel en rapport avec la mise en œuvre des dispositions de l'article 6 est assumé par l'institution nationale, dont les attributions sont les suivantes :

1. l'organisation de l'élimination des déchets graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments,
2. le financement du système et
3. le contrôle de la conformité de la mise en œuvre.

L'association de vidange des eaux de fond de cale (Bilgenentwässerungsverband), qui a été désignée tant qu'institution nationale, possède une grande expérience de ce système dans le bassin du Rhin. Dans les autres bassins fluviaux, elle a dû reprendre les systèmes existants après l'entrée en vigueur de la Convention.

Dispositions juridiques

Pour ratifier la Convention, le gouvernement fédéral adopta deux projets de loi votés par les Länder.

La loi de ratification contenait simplement le consentement de la République fédérale à la Convention signée à Strasbourg le 9 septembre 1996.

Le deuxième projet de loi, la loi d'exécution de la Convention du 9 septembre 1996, est essentiel à la mise en œuvre de celle-ci. Cette loi contient les dispositions nécessaires à l'application de la Convention, qui recouvrent :

- les obligations des ports de prendre en charge les déchets,
- les dispositions relatives au financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux,
- ainsi qu'un catalogue complet des infractions, qui doit permettre d'assurer le respect des dispositions de la Convention.

Avec ces lois, la République fédérale a fixé les conditions préalables à l'entrée en vigueur de la Convention. Les obligations des différentes parties intervenant dans l'élimination étaient ainsi réglementées, à l'exception de deux points : la prise en charge des coûts administratifs et la surveillance juridique.

Eaux de lavage

Les eaux utilisées pour le nettoyage des cales doivent ensuite de nouveau être évacuées des bateaux.

Elles peuvent être déversées sur la cargaison déchargée, acheminées vers une usine de traitement ou déversées dans la voie d'eau.

Les mesures requises dans chaque cas dépendent de la cargaison et de la dangerosité des substances à retirer des cales. Elles sont présentées dans un tableau détaillé figurant dans la Convention, qui a été élaboré par l'agence fédérale de l'environnement de l'époque. Les examens et les discussions menés avec les déchargeurs et les ports concernés ont montré que ces règles étaient applicables. Au fil des ans, ce tableau devra toutefois être mis à jour en fonction de l'expérience acquise.

Eaux usées domestiques

Les eaux usées domestiques à bord des bateaux à passagers peuvent devenir une charge en certains endroits de la voie d'eau. Il est donc nécessaire de les éliminer sans dommage.

Il y a deux possibilités pour ce faire. Les eaux usées peuvent être recueillies dans les réservoirs de collecte des bateaux, puis, une fois à terre, déposées pour être ensuite traitées via les réseaux publics d'épuration des eaux usées.

Une autre solution consiste à traiter les eaux usées sur le bateau. Des techniques appropriées ont été mises au point. Elles reposent sur la technologie dite « des membranes » ou « membranaire ». Celle-ci permet aux conducteurs de bateaux à passagers d'utiliser ces systèmes en cours de navigation sans être tributaires des séjours à terre.

Autres déchets

Après la ratification de l'instrument, sont également entrées en vigueur les autres dispositions de la Convention, celles relatives à l'élimination des restes de cargaison, des ordures ménagères, des eaux usées domestiques, en particulier celles des grands bateaux à passagers, et des déchets spéciaux.

Pour que la navigation intérieure puisse remédier aux problèmes rencontrés, la Rhénanie du Nord-Westphalie lui a apporté son soutien dans le cadre de trois projets.

Il y a plusieurs années, les bateaux de déshuilage de cale furent équipés d'installations de traitement de l'huile de cale par la technique membranaire.

Les stations d'épuration utilisées jusqu'à présent pour le traitement des eaux usées n'atteignent de loin pas les niveaux de prestations requis par la Convention. Des études menées dans le port de Bâle l'ont démontré. C'est pourquoi l'Université technique de Rhénanie-Westphalie (Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule) a été chargée de soutenir la navigation en testant des stations de traitement des eaux usées basées sur la technologie des membranes et de déterminer le degré de performance de ces installations. Les valeurs en sortie se situent dans une fourchette qui satisfait à toutes les exigences, y compris celles de la Commission du Danube

pour son bassin hydrographique. Les bateaux équipés de ces installations peuvent donc naviguer sans occasionner aucune gêne dans les deux bassins fluviaux.

Les essais pratiques se sont poursuivis sur un bateau de la compagnie de croisière « Köln-Düsseldorfer [Deutsche Rhein]schiffahrt [KD] ».

Troisième exemple : la Convention ne s'étend pas à la navigation de plaisance, mais elle indique à quel point il est important pour la navigation de consolider une image respectueuse de l'environnement. Pour cette raison, une station d'approvisionnement et d'évacuation a été développée et installée dans le port de Düsseldorf à l'aide des fonds prévus pour l'évacuation des eaux usées, ce qui permet aux plaisanciers de traiter et d'éliminer correctement les eaux usées, les eaux de fond de cale, etc.

La Convention présente des avantages considérables pour les bateaux, obtenus grâce à ce régime uniforme et autonome pour l'ensemble du bassin rhénan. Vous pouvez naviguer par bateau dans différents bassins fluviaux sans être lié par des réglementations différentes qui pourraient exiger un comportement différent, voire des équipements différents pour les bateaux. Vous êtes certain que l'élimination de leurs eaux usées pourra être assurée dans l'ensemble du bassin.

La navigation intérieure est en bonne voie pour améliorer encore davantage l'image d'une bonne compatibilité environnementale, comme le montre l'anniversaire célébré aujourd'hui. Cela doit cependant être conforté par une base économique et des prestations conformes aux attentes. Ce n'est que si ces deux conditions sont réunies que les objectifs ambitieux qui ont été fixés pourront être atteints.

SOUVENIRS

M. Herman Verschueren, membre de la délégation belge auprès des organes compétents de la CCNR et de la CDNI

Langue originale : néerlandais

Mes souvenirs ne remontent pas tant à la genèse de la convention, n'ayant pas fait partie de la délégation belge qui participa aux discussions qui conduisirent à la signature de la convention en 1996. Cela étant, j'ai rapidement pris part à la préparation de la ratification et à l'entrée en vigueur effective de la convention, aussi bien au niveau belge qu'au niveau international.

Au début, j'y siégeais en ma qualité de haut fonctionnaire de l'Office régulateur de la Navigation intérieure (ORNI), un organisme parastatal avec une personnalité juridique indépendante de l'État belge. Cette institution, directement régie par le ministre des transports, était, en plus de l'organisation des marchés, également chargée de la mise en œuvre des mesures d'assainissement européennes. Lors des premières discussions sur la mise en œuvre de la convention, l'intention était d'établir cette institution en tant qu'institut national. Un projet d'accord de coopération fut élaboré entre l'État, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale. Alors que la procédure d'adoption était bien avancée, la libéralisation européenne du marché de la navigation intérieure conduisit à la dissolution de cette institution à la fin de l'année 1999, avec intégration au ministère de ce qui restait de ses effectifs et de ses tâches.

J'ai alors continué, à partir du ministère, à m'investir dans les discussions, qui ne se déroulaient pas si bien. En effet, l'autorité en matière de gestion des déchets était exercée au niveau des trois régions. Un accord de coopération demeurait nécessaire, et la recherche d'un organe susceptible de jouer le rôle d'institut national et de gagner la confiance de tous les partenaires n'était pas simple. Finalement, au niveau de l'État fédéral, nous avons proposé de confier, à l'Institut pour le transport par batellerie (ITB), les tâches de cet institut national. L'ITB est une association sans but lucratif (ASBL), dotée d'un conseil d'administration paritaire, composé d'un nombre égal de représentants du ministère fédéral et du secteur de la navigation intérieure. Cette proposition rencontra des résistances, mais, en l'absence d'alternatives valables, un accord fut finalement trouvé à l'issue de nombreuses discussions.

Les problèmes n'en étaient pas tous résolus pour autant. En Belgique, comme dans les autres pays signataires de la convention, de sérieux doutes furent émis quant à la pertinence d'un système de paiement à l'aide de timbres. Celui-ci était considéré comme trop fastidieux et n'était plus défendable dans un monde de plus en plus numérique.

Au niveau international, un comité spécial (EXCOM) fut instauré pour déterminer quelles seraient les possibilités de mise en œuvre effective de la convention. L'objectif

principal était de pouvoir percevoir, par voie numérique et non sous forme de timbre matériel, la rétribution d'élimination. Cela conduisit finalement au système SPE, dans lequel le paiement est effectué avec une carte spécifique et un terminal. Ce résultat ne fut pas non plus atteint sans heurt. Je me souviens de discussions intenses avec le secteur des combustibles de soute, qui trouvait inacceptable de devoir effectuer des tâches et des contrôles lors de la livraison de combustible.

Il y avait en outre le problème de la ratification de la convention. Si un certain nombre de pays l'avaient déjà ratifiée, la convention ne pouvait entrer en vigueur qu'une fois ratifiée par tous les pays. La Belgique était la dernière en date, et la ratification devait se faire sur la base du texte original (prévoyant l'utilisation de timbres), tandis qu'entre-temps, il existait, au niveau international, un accord sur le système SPE. Nous avons donc dû faire valoir que la Conférence des Parties Contractantes devrait se réunir dans les meilleurs délais après l'entrée en vigueur de la convention afin d'en adapter le texte.

La loi d'assentiment du 19 juin 2008 fut finalement adoptée en Belgique. En principe, la Belgique aurait pu établir l'instrument de ratification sur cette base. Le problème résidait cependant dans le fait que le système SPE était encore en cours d'élaboration et que, par conséquent, aucune mise en œuvre immédiate n'était possible. Par l'intermédiaire d'EXCOM, la Belgique fut priée de ne pas déposer son instrument de ratification à ce moment-là, et de ne le faire, d'un commun accord, qu'après l'élimination de tous les obstacles au lancement du système. C'est ainsi que l'instrument de ratification belge fut déposé en septembre 2009 et que la convention entra en vigueur le 1^{er} novembre 2009.

Vous connaissez bien la suite. Jusqu'à la fin de l'année 2017, je me suis encore beaucoup investi dans le groupe de travail CDNI et la Conférence des Parties Contractantes. De même, du côté belge, j'ai continué à participer aux travaux relatifs à la convention CDNI, à la fois à partir du ministère (connu depuis un certain temps déjà sous le nom de Service public fédéral (SPF) Mobilité et Transports) et en ma qualité de Président du conseil d'administration de l'ITB.

J'espère avoir ainsi donné quelques informations sur ma contribution à la convention CDNI. Je vous souhaite, ainsi qu'à vos collaborateurs et à tous les membres des délégations des Parties contractantes, une belle célébration du dixième anniversaire de la convention. Je vous souhaite également beaucoup d'inspiration pour continuer à affiner cette convention et l'étendre autant que possible à d'autres États. Cela ne peut qu'être bénéfique pour l'environnement.

ENGAGÉ DÈS LE DÉBUT...

M. Georg Hötte, représentant de la profession

Langue originale : allemand

Élaborée en l'espace de cinq ans, un délai incroyablement court pour la préparation d'une convention internationale abordant un champ thématique aussi complexe et comptant autant de parties prenantes, la CDNI a ensuite été signée en 1996 par les États riverains du Rhin et le Luxembourg.

Ce fut pour ainsi dire une double naissance, qui eut lieu presque simultanément aux Pays-Bas et en Allemagne au milieu des années 1980. Les accords sur la gestion des déchets de la navigation à cale citerne et à cale sèche ont été élaborés et signés aux Pays-Bas ; le « concept global d'élimination des déchets en navigation intérieure » a été développé en Allemagne par un petit groupe de travail, dans le cadre de la Communauté de travail des Länder chargée de l'eau (LAWA), qui comptait des représentants des Länder et du ministère fédéral des transports, ainsi qu'un invité permanent issu de la profession fluviale. Le représentant du ministère fédéral des transports, M. Haendel, Président de département, responsable de l'administration, et M. Hötte, en tant que représentant de la profession de la navigation, ont joué un rôle pilote. Cette approche visait déjà à différencier diverses catégories de déchets, à savoir les huiles usées et l'huile de fond de cale, les déchets de la zone de chargement, les déchets spéciaux en petites quantités, les ordures ménagères et les eaux usées domestiques.

Ce sont les Pays-Bas qui, les premiers, ont soumis l'idée d'une réglementation internationale à la CCNR. C'est précisément grâce aux travaux préparatoires nationaux que l'Allemagne a pu donner suite à cette initiative et la soutenir massivement. C'est ainsi qu'est née et a été lancée l'idée d'une convention internationale à élaborer dans le cadre de la CCNR aux fins de l'élimination réglementée des déchets générés par la navigation rhénane.

À la CCNR, la question des déchets a d'abord été examinée au sein du Comité du Règlement de police, étant donné que le Règlement de police pour la navigation du Rhin contenait déjà des règles de protection de l'environnement, en particulier celles applicables au déshuilage des fonds de cale. Cela étant, le potentiel et l'importance que cette thématique allait recouvrir dans les discussions relatives à la politique de navigation intérieure ont très rapidement été reconnus. C'est pourquoi le groupe de travail mis en place dans le cadre du Comité du Règlement de police est rapidement devenu un comité à part entière chargé d'élaborer le contenu de la future réglementation. Il a également été reconnu que, si les travaux pouvaient se dérouler au sein de la CCNR, il serait préférable que les dispositions proprement dites soient fixées dans une convention internationale distincte. Il y avait de

nombreuses raisons étayant cette solution, notamment la nécessité d'élaborer des règlements allant au-delà du domaine de compétence traditionnel de la CCNR, concernant par exemple les installations terrestres ; et il était unanimement admis que les réglementations devaient également être applicables bien au-delà de la région du Rhin.

Élaborée en l'espace de cinq ans, un délai incroyablement court pour la préparation d'une convention internationale abordant un champ thématique aussi complexe et comptant autant de parties prenantes, la CDNI a ensuite été signée en 1996 par les États riverains du Rhin et le Luxembourg. C'est en raison de la complexité des procédures de ratification dans les États concernés qu'il a ensuite encore fallu attendre 13 ans jusqu'à l'entrée en vigueur, du moins partielle, de la convention, ce qui a une fois encore mis clairement en évidence les mesures courageuses qu'ont dû prendre toutes les parties à la Convention en contribuant ainsi à consolider la bonne réputation de la navigation intérieure en tant que mode de transport respectueux de l'environnement. En 2011 est finalement aussi entrée en vigueur la partie A de la CDNI¹, qui a exigé une préparation considérable en raison de la sophistication de son système de financement.

Aujourd'hui, les mécanismes mis en place par la CDNI aux fins de l'élimination réglementée des déchets générés par la navigation intérieure fonctionnent généralement bien et de manière efficace. Il convient notamment de souligner que la Convention est saluée par les parties concernées et qu'elle est considérée comme un excellent instrument dans le domaine de l'élimination des déchets, sachant que toute critique formulée sur un aspect particulier est examinée au sein des organes compétents et, le cas échéant, mise à profit à des fins d'amélioration. C'est également ce qui ressort clairement du rôle de modèle que la CDNI a aussi fini par jouer pour les réglementations correspondantes en vigueur dans la région du Danube, bien que l'adhésion complète des États danubiens aux dispositions de la CDNI soit encore entravée par des divergences de vues au sujet du financement de la partie A de la Convention.

¹ Le Règlement d'application fait une distinction suivant l'origine des déchets survenant à bord et la responsabilité correspondante des acteurs concernés : déchets huileux et graisseux (Partie A), déchets liés à la cargaison (Partie B) et les autres déchets (Partie C).

Dans l'ensemble, on peut en conclure que la CDNI est la première réglementation internationale consacrée au traitement des déchets générés par la navigation intérieure et qu'elle pourrait également servir de modèle à d'autres modes de transport. L'idée de solidarité dans le financement des coûts du transport en rapport avec l'élimination des déchets, telle qu'elle est exprimée dans la CDNI, pourrait indiquer la voie à suivre, afin que tous ceux qui exploitent et/ou utilisent un système de transport, qui en tirent profit ou en sont, d'une quelconque autre manière, partie prenante, reconnaissent leur part de responsabilité dans la production des déchets et assument leur part des coûts relatifs à leur élimination.

Table-ronde avec les membres fondateurs le 17 décembre 2019, dans la Grande Salle du Palais du Rhin à Strasbourg

© Photographies publiées avec l'autorisation gracieuse de la DRAC Grand Est – Ministère de la Culture



CONCLUSIONS DE LA TABLE RONDE (17 DÉCEMBRE 2020)



QUELLES SONT LES ATTENTES DES MEMBRES FONDATEURS VIS-À-VIS DE LA CDNI 2030 ?

À l'issue de la remarquable table ronde organisée dans le cadre de la célébration du 10^{ème} anniversaire de la CDNI, le modérateur M. Winfried Kliche (délégation allemande) a invité les membres fondateurs présents à exprimer leurs souhaits pour la CDNI en 2030.

M. Winfried Kliche :

Mesdames et Messieurs, je voudrais à présent passer à la phase finale en posant à chacun d'entre vous la question suivante : quels sont vos souhaits pour le CDNI d'ici 2030 ?

M. Albert Jan Veraart :

Je souhaiterais mentionner deux points.

Au début de ce siècle, voire avant, nous étions régulièrement en contact avec la Commission du Danube à propos de cette Convention et je déduis de votre rapport aujourd'hui que la Convention fait toujours l'objet de telles consultations. À l'époque, la Commission du Danube avait exprimé le souhait d'adhérer à la CDNI. Mon souhait serait que, dans les dix prochaines années, la Convention couvre également le bassin du Danube. Cela signifie que la CDNI devra faire l'objet d'adaptations.

L'autre point que j'aimerais mentionner n'était pas pris en considération à l'époque : il s'agit des gaz d'échappement émis par la navigation intérieure. Si j'ai bien compris, vous êtes sur le point de traiter aussi ce problème et mon souhait serait que ce projet se concrétise.

Mme Clothilda Maria Zwartepoorte :

Je pense et j'espère pour tous ceux qui sont impliqués actuellement, que cette discussion a permis de mettre en évidence les méthodes de travail de la CCNR, qui ont été déterminantes pour la concrétisation de la Convention.

Nous avons toujours consulté la profession et avons toujours recherché les meilleures solutions pour l'environnement, pour la faisabilité pratique, mais aussi pour les coûts.

Mon souhait pour la CDNI au cours des dix prochaines années serait que cette approche puisse être maintenue vis-à-vis de tous les acteurs chargés de la mise en œuvre. Cela afin que les résultats soient axés sur la pratique, avec le moins de bureaucratie possible.

M. Gérard Criqui :

Mon souhait serait que, d'ici dix ans, les recettes liées à la partie A augmentent de 20 à 30 % tandis que la rétribution d'élimination reste stable, étant donné que 20 à 30 % de bateaux supplémentaires navigueront sur le Rhin. Ce serait là mon souhait, peut-être un peu plus utopique.

M. Eckhart Treunert (Dr.) :

En politique, la protection du climat et la maîtrise de la pollution atmosphérique sont les grands enjeux du moment. Depuis peu, dans la région de Cologne, les milieux politiques pointent du doigt la navigation comme responsable de la situation. Il serait donc souhaitable de prendre en compte les aspects liés aux émissions de gaz d'échappement dans la Convention, afin de disposer d'arguments vis-à-vis des pouvoirs politiques.

M. Peter Reutlinger :

M.Treunert a évoqué un aspect déterminant : lors des récentes élections dans notre pays, les écologistes ont enregistré une forte progression. Des discussions animées ont eu lieu, qui ont également eu des répercussions au niveau du gouvernement du Land.

Je souhaite que ces discussions et réflexions sur la protection du climat tiennent compte aussi des avantages de la navigation et de ce qu'elle a toujours apporté en matière de protection de l'environnement.

M. Georg Hötte :

Il est difficile d'ajouter un souhait personnel aux vœux déjà exprimés. Je m'associe toutefois au souhait de Mme Zwartepoorte. D'une part, les prescriptions futures, quel que soit leur objet, devraient être élaborées dans le même esprit qu'à l'époque : dans le cadre d'un travail commun entre les administrations et la profession, toujours en dialogue, et les idées apportées dans ce cadre devraient toujours être prises en considération. À cet égard, une chose est importante pour moi : le principe fondamental de la CDNI selon lequel tous les acteurs du système de voies navigables recherchent conjointement des solutions aux problèmes rencontrés et à ceux qui devront être résolus à l'avenir.

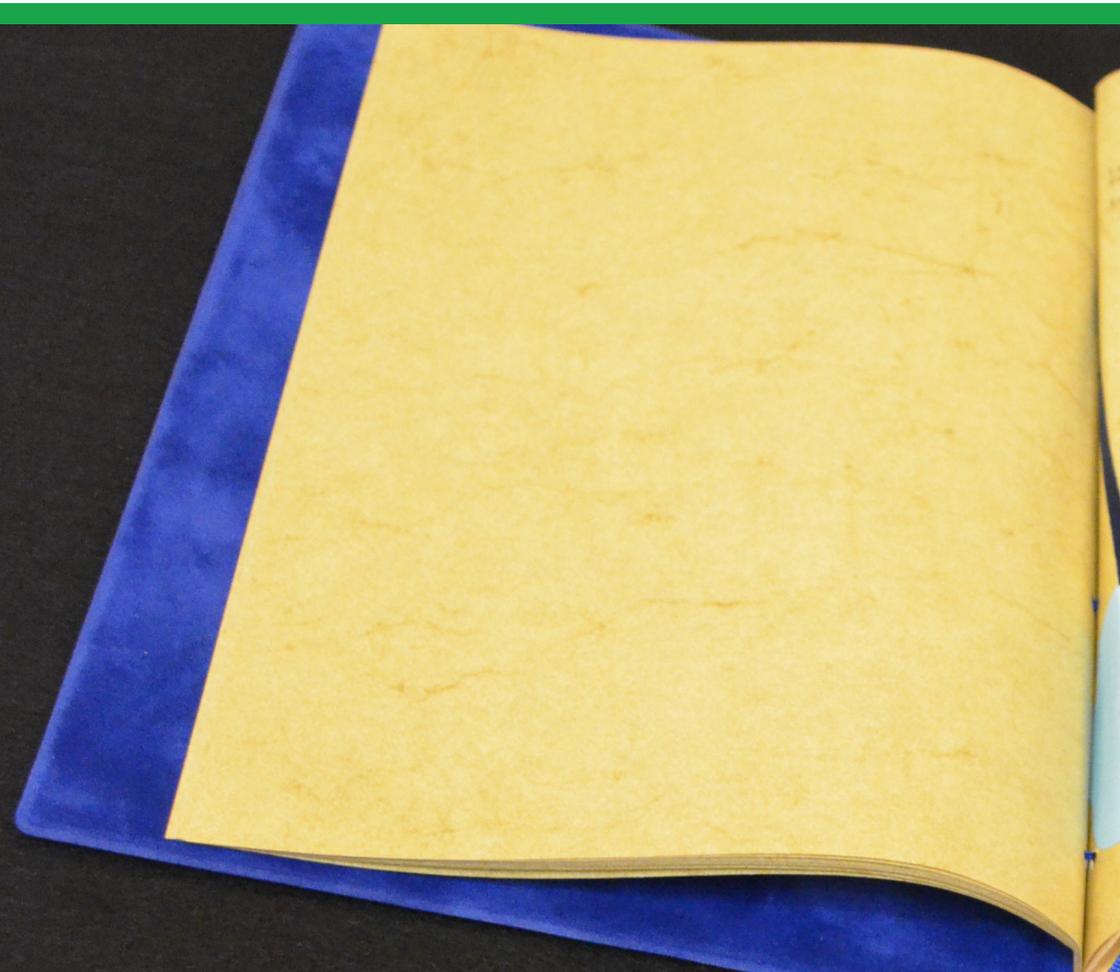
M. Hans van der Werf :

À titre personnel, je pense que la navigation intérieure a un grand intérêt à se pencher sur son caractère « respectueux de l'environnement », afin d'identifier les possibilités d'améliorer encore la maîtrise des déchets, notamment en lien avec les parties A, B et C. En paraphrasant les souhaits de M. Criqui, j'ajouterais que, avec l'augmentation évoquée des transports par voie d'eau, le tarif pourra être identique si la navigation intérieure parvient à réduire suffisamment les volumes de déchets et les besoins en matière d'élimination pour que les recettes générées soient suffisantes.

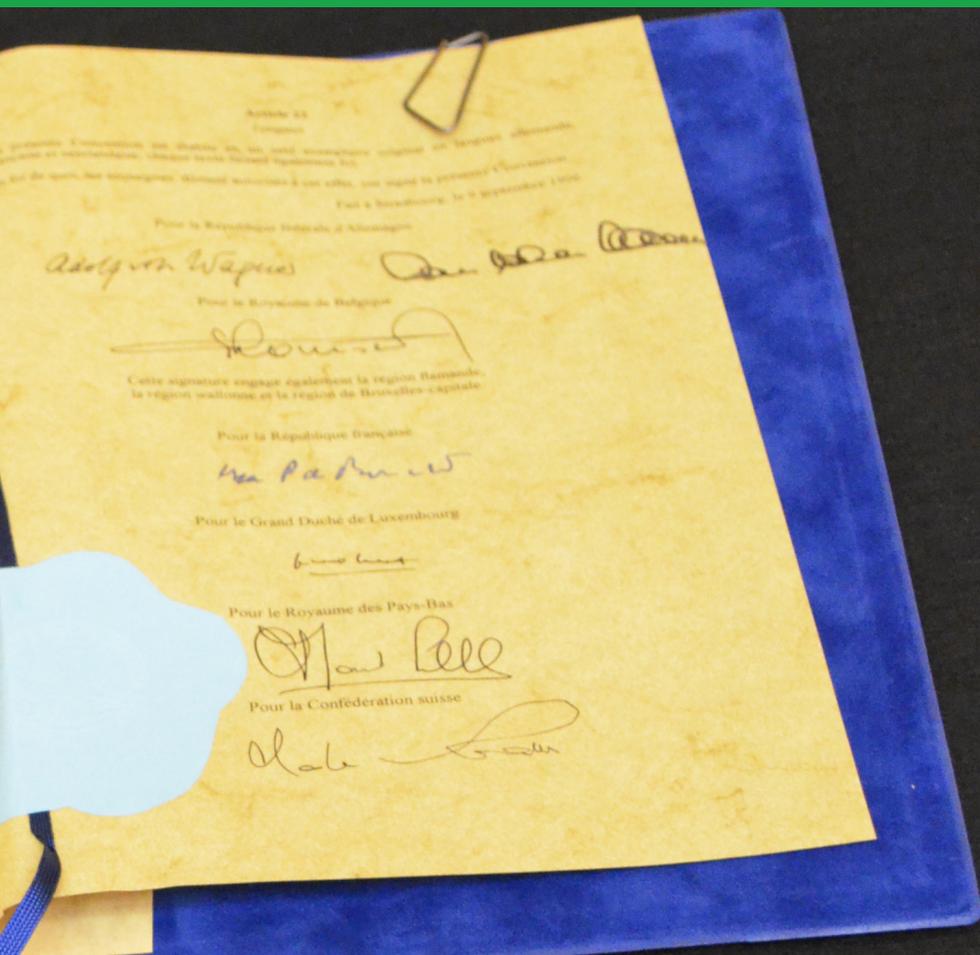
M. Winfried Kliche :

Je vous remercie, Mesdames et Messieurs, ainsi s'achève cette table ronde. Il me reste à vous remercier pour votre bienveillance vis-à-vis de tous, en particulier à mon égard, car je vous ai tourmenté avec des questions que vous ne connaissiez pas à l'avance : cela est tout à fait inhabituel en politique de nos jours, où chacun est prévenu au moins deux jours à l'avance afin de pouvoir se préparer. Cela témoigne de votre engagement dans ce domaine, bien que vous soyez libérés de vos responsabilités depuis longtemps.

*La Convention originale, signée par les six Parties Contractantes,
conservée aux Archives départementales du Bas-Rhin, à Strasbourg (France)*



LISTE DES AUTEURS





M. Georg Hötte, né en 1951, est avocat et a commencé à exercer son activité dans le domaine de la navigation intérieure en 1982 à Duisburg, au sein de l'Association fédérale de la navigation intérieure allemande (BDB), organisme assurant la représentation professionnelle des entreprises allemandes de navigation intérieure. Dès le milieu des années 1980, il a été affecté à la direction de la BDB et nommé, en même temps, directeur général de l'Association pour la récupération des eaux de fond de cale (BEV) et secrétaire du Consortium international de la navigation rhénane. M. Hötte

a ensuite rejoint, en 1994, l'actuelle société d'armement Rhenus PartnerShip, dont il a été le directeur général jusqu'à sa retraite en 2015.

Depuis le milieu des années 80, M. Hötte se consacre à la question de l'« élimination des déchets générés par la navigation intérieure », non seulement en tant que directeur général de la BEV, mais aussi, dans la seconde moitié des années 80, en tant qu'invité permanent de la commission compétente de la Communauté de travail des Länder chargée de l'eau (LAWA), au sein de laquelle a été élaboré le « concept global d'élimination des déchets en navigation intérieure », puis, du milieu des années 90 à ce jour, en tant que représentant de la profession et membre de la délégation allemande au sein du Comité de l'élimination des déchets de la CCNR et, par la suite, également à la Commission du Danube. Depuis 2016, il occupe parallèlement le poste de directeur de la BEV, qui intervient désormais en tant qu'organisation nationale allemande dans le cadre de la CDNI.



M. Winfried Kliche, né en 1954, a étudié la technologie électronique et l'ingénierie de précision à l'Université technique de Dresde et a travaillé comme employé scientifique jusqu'en 1990. Le 03.10.1990, M. Kliche prend ses fonctions au sein de l'Institut fédéral d'hydrologie de Coblenz, d'abord dans le domaine technique puis, à partir de 1996, de plus en plus dans le domaine de l'environnement, des émissions sonores et de la pollution de l'air/des émissions causées par la navigation.

En 2003, M. Kliche intègre le Département de la sécurité et de la protection de l'environnement dans la navigation intérieure du Ministère fédéral des transports, de la construction et du logement. Il exerce la fonction de consultant pour les questions de sécurité technique des bateaux et de protection de l'environnement. En 2011, M. Kliche devient Commissaire-suppléant pour l'Allemagne auprès de la CCNR.

En 2009, il entame ses activités dans le domaine de l'élimination des déchets des bateaux de navigation intérieure. Il est nommé Chef de la délégation allemande pour la CDNI et au sein du groupe d'experts de la Commission du Danube consacré aux déchets liés à l'exploitation des bateaux. L'un des engagements particuliers de M. Kliche réside dans son action en faveur de l'adoption de la CDNI par les États membres de la Commission du Danube. M. Kliche est l'initiateur de l'élaboration des prescriptions relatives aux stations d'épuration des eaux usées à bord des bateaux à passagers, qui sont à présent incorporées au standard technique ES-TRIN¹. Un autre de ses objectifs majeurs est, dans un avenir proche, de ramener de 50 à 12 le nombre de personnes à bord à partir duquel s'appliquent les prescriptions interdisant le déversement des eaux usées domestiques.

Dans le cadre de la poursuite du développement des prescriptions relatives aux émissions de gaz d'échappement, M. Kliche intervient au sein de groupes d'experts de l'Union européenne pour le compte du Ministère fédéral des transports et des infrastructures numériques.

Dans toutes ses activités, outre ses missions techniques, ses priorités sont la coopération étroite avec le secteur de la navigation et l'industrie, la suppression des obstacles à la mise en œuvre pratique des prescriptions et l'information exhaustive des parties intéressées. Le 31 mars 2020, M. Kliche prend sa retraite et met un terme à ses activités professionnelles.

¹ Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure



Mme Katrin Moosbrugger Juriste de formation, spécialisée en droit français, allemand et européen, Katrin Moosbrugger est ancienne élève de l'Ecole Nationale d'Administration (ENA). À sa sortie, elle intègre le Ministère français de l'environnement. À partir de 2007, ses fonctions en tant que cheffe de bureau, puis adjointe au sous-directeur, ont porté sur les ressources humaines puis le domaine des transports (en particulier les ports et le transport fluvial) ainsi que sur la protection de l'environnement. En tant qu'experte pour la France, elle a apporté une contribution

forte aux travaux de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) particulièrement dans la cadre des débuts de la mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des Déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure (CDNI). Elle a notamment assuré la présidence de la Conférence des Parties Contractantes en 2011.

Depuis janvier 2013, Katrin Moosbrugger est Secrétaire générale adjointe de la CCNR et Secrétaire exécutive de la CDNI. Elle est résolument convaincue de l'approche partagée de cette convention qui pose les bases d'un cadre juridique international harmonisé, mais également d'une coopération opérationnelle quotidienne. Elle a contribué de façon pro-active à inscrire la CDNI durablement dans l'ère digitale. Elle a notamment dirigé en étroite coopération avec les acteurs concernés le développement et la mise en œuvre du système de paiement électronique SPE-CDNI 2.0, et ses nouvelles fonctionnalités numériques facilitent toujours plus le quotidien des utilisateurs. À ce titre, l'ECO-carte, présente à bord de tous les bateaux soumis aux règles de la CDNI, fonctionne désormais sans contact et offre la possibilité d'être utilisée pour d'autres services (ex. : électricité et eau à quai).

La CDNI est par ailleurs aujourd'hui reconnue au-delà de la navigation intérieure comme un système international original et précurseur pour l'application du principe de pollueur-payeur et un modèle d'innovation digitale. Katrin Moosbrugger a également promu l'accessibilité et la lisibilité de la réglementation en agissant pour la mise à disposition d'autres outils digitaux innovants comme WaSTo (Waste Standards Tool) et la carte des stations de réception avec géolocalisation pour

permettre aux acteurs concernés de mieux comprendre et appliquer les règles de la CDNI.

Katrin Moosbrugger a organisé et accompagné les négociations diplomatiques et techniques qui ont abouti en 2017 à l'adoption de la première modification de la Convention en vue d'interdire le rejet dans l'atmosphère des résidus de cargaison liquide. Cette modification, qui répond aux ambitions internationales et européennes de protection de l'environnement et de réduction des émissions, est actuellement soumise à ratification. Les premiers instruments de ratification ont été déposés auprès de la CCNR par les Parties contractantes en 2020.

En outre, en sa qualité de Secrétaire exécutive, Katrin Moosbrugger représente régulièrement les intérêts de la CDNI auprès des organisations internationales et autres commissions fluviales. Elle a contribué activement à ce que la jeune convention rayonne sur le plan européen et acquiert une forte reconnaissance.



M. Eckhart Treunert (Dr.), né en 1940, est diplômé en ingénierie civile, spécialisé dans la gestion de l'eau. De 1971 à 1986, M. Treunert a été chef d'unité et chef de section à l'Office de l'environnement du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie. Après avoir obtenu son doctorat en 1983, il a dirigé, à partir de 1986, l'unité Eaux usées du Ministère de l'environnement de Rhénanie du Nord-Westphalie, et assuré ponctuellement la présidence du Comité des eaux usées de la Communauté de travail des Länder chargée de l'eau (LAWA) et du Comité des eaux usées de la Commission allemande

pour la protection du Rhin (Deutsche Kommission sur Reinhaltung des Rheines). À la retraite depuis 2005. M. Eckhart Treunert a contribué à l'élaboration de la CDNI.



M. Hans van der Werf a étudié la construction navale et le droit néerlandais. Pendant plusieurs années, M. van der Werf a occupé différents postes au sein de l'organisation de construction navale CEBOSINE, notamment en tant que responsable de la coordination de la recherche. En 1987, M. van der Werf a franchi le pas vers la navigation intérieure, occupant, entre autres, le poste de chef du Bureau central de la navigation rhénane et intérieure (CBRB) et celui de Secrétaire général de l'Association internationale du Registre des bateaux du Rhin (IVR) à Rotterdam. Dans le cadre du premier

de ces postes, il était chargé de la gestion des déchets en navigation intérieure et a contribué à la création de la fondation Déchets et documents de navigation intérieure (SAB), dont il deviendrait le premier directeur. En 1994, il a été nommé Secrétaire général adjoint de la CCNR et, 18 ans plus tard, Secrétaire général de la CCNR. Il a occupé ce poste de 2012 à octobre 2016. En exerçant ses fonctions au Secrétariat de la CCNR, M. van der Werf s'est distingué, en assurant notamment le suivi de questions économiques et relatives à la protection de l'environnement. Il a ainsi joué un rôle essentiel dans l'introduction et la mise en œuvre de la CDNI, notamment en sa qualité de Secrétaire exécutif des organes de la Convention.



M. Albert Jan Veraart a étudié à l'Université technique de Delft, où il a obtenu son diplôme de génie civil en 1970. À partir de cette date, M. Veraart a occupé différents postes au Rijkswaterstaat, d'abord au sein du service de la gestion des eaux et de l'hydrologie fluviale, jusqu'en 1985, lorsqu'il a été nommé chef du département de la navigation à la Direction Bovenrivieren à Arnhem. À partir de 1993, M.Veraart a exercé les fonctions de coordinateur du réseau principal des voies navigables au Département principal des infrastructures du Rijkswaterstaat à La Haye. De 2004 à 2005, il a

conseillé le service d'étude du trafic et du transport du Rijkswaterstaat à Rotterdam sur des questions relatives aux voies navigables et à la navigation. À partir de 1985, il a conseillé la délégation néerlandaise de la CCNR en tant qu'expert des questions de navigation. De 1995 à 2005, il y a occupé le poste de Commissaire du Rhin chargé des questions technico-nautiques et environnementales.

M. Herman Verschueren, né en 1955, est un économiste spécialisé dans le domaine des transports. Après avoir terminé ses études à l'Université d'Anvers en 1978, M. Verschueren a commencé sa carrière à l'Office régulateur de la navigation intérieure, où il a exercé les fonctions de commissaire de 1989 à 1999. De 2000 à 2003, il a été conseiller au Ministère des Communications et de l'Infrastructure, pour rejoindre ensuite le Service public fédéral Mobilité et Transports. Il y a occupé le poste de directeur de la navigation intérieure jusqu'en 2008, et exercé les fonctions de haut conseiller à la Direction générale du Transport terrestre jusqu'en 2012, puis de haut conseiller à la Direction générale de la navigation, jusqu'à son départ à la retraite en février 2018. Parallèlement à son engagement en tant que haut conseiller honoraire, il est devenu Président d'honneur de l'Institut pour le Transport par Batellerie (ITB), dont il est membre depuis 1991 et dont il a présidé le Conseil d'administration de 2006 à 2018.

De 2000 à 2017, en qualité de membre de la délégation belge de la CCNR, M. Verschueren a contribué à préparer la ratification et la mise en œuvre de la CDNI. Jusqu'à la fin de l'année 2017, M. Verschueren a apporté sa contribution au Groupe de travail de la CDNI et à la Conférence des Parties contractantes à la Convention. Il a également continué à participer aux travaux sur la CDNI en Belgique, à travers le Ministère et en sa qualité de Président du Conseil d'administration de l'ITB.



Mme Clothilda Maria Zwartepoorte est juriste de formation. En 1982, après avoir obtenu sa maîtrise, elle a rejoint le Ministère néerlandais du logement, de l'aménagement du territoire et de l'environnement. En 1988, elle est passée au Ministère des transports et de la gestion des eaux, où elle a occupé divers postes, dont celui de directrice adjointe du secteur des transports et de la direction générale du transport de marchandises de 1997 à 2000 ; elle a également été directrice en exercice à la suite de la démission du directeur, le 1^{er} avril 2000. En 2001, Mme Zwartepoorte

est devenue directrice pour le changement climatique et l'industrie au Ministère du logement, de l'aménagement du territoire et de l'environnement. De 2004 à 2009, Mme Zwartepoorte a été membre du conseil municipal de Leidschendam-Voorburg, où elle s'est vu confier les départements de l'éducation, de la jeunesse et de l'enfance, de l'art et de la culture, des institutions socioculturelles, de l'économie et de l'emploi, du tourisme et de la détente, ainsi que le projet Sijtwende. En 2009, elle est passée au Ministère du logement, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, où, en tant que directrice, elle a géré divers projets, notamment en tant que médiatrice entre l'Association des municipalités néerlandaises (VNG) et l'industrie dans le cadre du litige sur la collecte du plastique. En 2010, elle a rejoint le Ministère de l'intérieur en tant que directrice de la connaissance et de la prospective, fonctions qu'elle a exercées jusqu'au 1^{er} août 2011. Enfin, elle a assuré la présidence de différents conseils d'administration à Leidschendam-Voorburg.

Elle a contribué activement aux travaux de la CCNR, en tant qu'experte de 1988 à 1997, et en qualité de commissaire depuis 1991.

À PROPOS

La Convention du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets en navigation rhénane et intérieure (CDNI) est en vigueur depuis le 1^{er} novembre 2009. Elle compte six États contractants (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse) et vise à protéger l'environnement et tout particulièrement l'eau. À cette fin, la CDNI instaure des règles destinées à :

- **encourager la prévention** de la production de déchets,
- à **diriger ces déchets vers un réseau de stations de réception dédiées** le long du réseau des voies navigables,
- à assurer un financement sur le plan international de ces initiatives en tenant compte du principe du « pollueur - payeur »
- ainsi qu'à **assurer le contrôle** de l'observation des interdictions de déversement des déchets concernés dans les eaux de surface.

L'un des amendements à la convention, en cours de ratification, porte sur la réception des résidus gazeux des cargaisons liquides dans le but de protéger l'atmosphère.

Outils et publications en ligne

Pour mieux comprendre et appliquer la CDNI, différents outils sont régulièrement ajoutés et mis à jour sur le site Internet.

Film d'animation

Pour tout comprendre sur la CDNI en 5 minutes :

<https://www.youtube.com/watch?v=dTTF9Jkl2b8>



Carte interactive des stations de réception

Grâce à un filtre, l'utilisateur peut géolocaliser la station de réception la plus proche de sa localisation et la plus adaptée à ses besoins.

Guides pour les usagers

Des guides pratiques à l'usage de la profession sont élaborés avec soin par les experts et publiés sur le site Internet :

- Guide sur le traitement des déchets liés à la cargaison
- Guide sur les transports exclusifs / transports compatibles / types de bateaux spécifiques pour la prévention de la production de déchets liés à l'exploitation du bateau

WaSTo (Waste Standards Tool)

L'application des standards de déchargement de la CDNI est facilitée grâce à WaSTo (Waste Standards Tool). Grâce à un moteur de recherche, cet outil électronique permet de trouver rapidement l'état de déchargement prescrit pour la marchandise transportée. Chaque marchandise contient une fiche informative précisant quels sont les risques pour la santé et l'environnement : <https://wasto.cdni-iwt.org/>

FAQ

Des réponses aux questions fréquentes (FAQ) sont régulièrement publiées sur le site Internet www.cdni-iwt.org, sous la rubrique « FAQ ». Ces réponses visent à faciliter l'application de la CDNI et à contribuer à une interprétation uniforme.

Autres publications

Pour garantir la transparence des activités de la CDNI auprès des acteurs concernés et du public intéressé, la CDNI publie sur son site Internet :

- les résolutions adoptées par la CPC,
- les ordres du jour des réunions,
- les communiqués à la presse et les actualités,
- les rapports annuels sur l'évaluation de la rétribution d'élimination,
- le programme de travail biennal.

ÉDITORIAL

Le Secrétariat de la CDNI est confié au Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR).

Collaborateurs du Secrétariat de la CDNI

Katrin Moosbrugger (Secrétaire exécutive)

Charline Daloze (Chargée de mission)

Lucie Fahrner (Chargée de communication)

Martine Gerolt (Assistante de projet)

Pierre Elchinger (Assistant de projet)

Contact : secretariat@cdni-iwt.org

Traduction

Christophe Hener et Laurence Wagner (Français)

Bettina Achhammer et Pauline de Zinger (Allemand)

Harm Diepenbroek et Pauline de Zinger (Néerlandais)

Howard Gleave (Anglais)

www.cdni-iwt.org

Achevé d'imprimer : décembre 2020

Le présent document a été élaboré en s'inscrivant autant que possible dans une démarche de « sobriété numérique » afin de limiter l'impact environnemental de la publication : mise en page principalement monochrome, nombre limité de photos et d'illustrations, police d'écriture nécessitant peu d'encre à l'impression. Si vous souhaitez imprimer ce recueil, nous vous encourageons à le faire en noir et blanc et en mode brouillon.

Édité par le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)

2, place de la République - CS 10023 - F-67082 STRASBOURG Cedex

www.ccr-zkr.org - ccnr@ccr-zkr.org

ISBN 979-10-90735-45-3

SECRETARIAT EXÉCUTIF DE LA CDNI

Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)

Palais du Rhin

2 place de la République - CS10023

F-67082 Strasbourg Cedex

+33 (0)3 88 52 20 10

secretariat@cdni-iwt.org

www.cdni-iwt.org

