



# AVIS

**Signature et approbation traité international**

**Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), fait à Genève le 19 janvier 1996**

**20 avril 2015**

<b>Demandeur</b>	Ministre Guy Vanhengel
<b>Demande reçue le</b>	10 avril 2015
<b>Demande traitée par</b>	Assemblée plénière
<b>Demande traitée le</b>	10 avril 2015
<b>Avis rendu par l'Assemblée plénière le</b>	20 avril 2015

## Préambule

Le présent avant-projet d'ordonnance porte assentiment à la Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), fait à Genève le 19 janvier 1996. Cet Accord, adopté sous l'égide de l'UNECE, a pour but d'améliorer les voies navigables à caractère international sur le continent européen, et de cette façon favoriser le transport fluvial qui offre des avantages économiques et environnementaux.

La Région de Bruxelles-Capitale est directement concernée par cet Accord dans la mesure où le canal est, en vertu de ce Traité, une « voie navigable d'importance internationale » et le Port de Bruxelles, un « port de navigation intérieure d'importance internationale ».

## Avis

**Le Conseil** soutient la ratification et la mise en œuvre de cet Accord puisqu'il contribue à soutenir une importante activité économique pour notre Région tout en s'appuyant sur des principes de développement durable de par le caractère plus écologique du transport fluvial.

**Le Conseil** constate néanmoins que l'Accord impose dans ses annexes une série de caractéristiques techniques et d'exploitation permettant d'assurer le caractère international de ces voies navigables. Parmi celles-ci figurent, dans l'annexe III, les obligations en matière d'horaires suivantes : *« Les horaires de fonctionnement des écluses, des ponts mobiles et des autres ouvrages d'infrastructure doivent être tels que la navigation soit assurée vingt-quatre heures sur vingt-quatre les jours ouvrables, pour autant que cela soit économiquement faisable. Des exceptions peuvent être admises dans certains cas particuliers pour des raisons organisationnelles et/ou techniques. Des horaires de fonctionnement raisonnables doivent également être assurés pour permettre la navigation les jours fériés et en fin de semaine »*.

L'exposé des motifs du présent avant-projet d'ordonnance précise néanmoins qu'« une telle exigence n'est pas économiquement faisable à Bruxelles. Les ouvrages d'art sont ouverts, tous les jours 365/365 jours, 24h/24h, pour le pont de Buda, et les jours ouvrables seulement, de 6h à 19h30 pour les autres ouvrages (écluse d'Anderlecht, écluse de Molenbeek, pont des Hospices) ». Pourtant, sur le site web du port de Bruxelles, il est mentionné que suite à une extension des horaires en décembre 2014, « les bateaux marchands pourront désormais naviguer de 6h à 22h tous les jours de la semaine. Les deux écluses bruxelloises (Molenbeek et Anderlecht) ainsi que le pont mobile des Hospices seront dorénavant opérationnels sur base de ce nouvel horaire, alors qu'auparavant la navigation était interrompue à 19h30. » Seule la navigation de plaisance se voit interrompue à partir de 19h30.

**Le Conseil** invite donc le gouvernement à corriger en ce sens l'exposé des motifs.

**Le Conseil** regrette par ailleurs que l'exposé des motifs ne soit pas plus étayé sur l'affirmation que l'exigence d'ouverture 24h/24 n'est pas économiquement faisable à Bruxelles. Ce manque d'information non seulement ne permet pas au **Conseil** de se prononcer sur cette question, mais risque en outre d'être une source de différend avec les instances onusiennes quant au respect des engagements que notre pays adopte en ratifiant ce Traité.

L'annexe III de cet Accord impose également des normes minimales relatives au tirant d'eau et à la hauteur des ponts. L'exposé des motifs n'apporte pas d'information démontrant que notre Région satisfait déjà à ces exigences ou si des mesures et des travaux sont envisagés pour se conformer à ces prescriptions. De plus, de par la nature même du canal qui traverse les trois Régions, une politique de gestion fluviale doit être envisagée de façon cohérente avec les Régions flamande et wallonne, pour encourager la navigation marchande et éviter tout transfert inutile de marchandises vers le transport routier aux entrées de Bruxelles. **Le Conseil** invite dès lors le Gouvernement à apporter ces précisions dans l'exposé des motifs.

Enfin, au vu des obligations que cet Accord impose pour l'activité portuaire de Bruxelles, **le Conseil** attire l'attention du Gouvernement sur l'utilité d'une concertation préalable avec les autorités du Port de Bruxelles et avec Bruxelles-Mobilité. La décision du Gouvernement mentionne erronément que le présent avant-projet d'ordonnance sera envoyé au Conseil d'Etat après première lecture, alors qu'il doit préalablement être soumis pour avis au Conseil économique et sociale de Région de Bruxelles-Capitale et, le cas échéant, à d'autres instances consultatives. **Le Conseil** ignore dès lors si d'autres organes ont été consultés et invite, le cas échéant, le Gouvernement à soumettre pour avis le présent avant-projet d'ordonnance au Port de Bruxelles et à Bruxelles-Mobilité.

Moyennant ces remarques, **le Conseil** marque son approbation quant au présent avant-projet d'ordonnance.

\*  
\*       \*  
\*