

COMPTE RENDU ADOPTE
**de l'atelier « Logements à bord des bateaux de navigation intérieure »
tenu le 19 novembre 2018 à Strasbourg**

Présents : *Voir annexe 1*
Programme : *Voir annexe 2*

Présidence : Monsieur VERMEULEN, délégation néerlandaise

1. Introduction et présentation des objectifs

Le PRESIDENT rappelle l'historique des travaux et le contexte de l'atelier. Les logements doivent être construits, aménagés et équipés de manière à satisfaire aux besoins de la sécurité, de la santé et du bien-être des personnes à bord. Le groupe de travail CESNI/PT a constaté que les avis divergent quant à la nécessité de moderniser les prescriptions techniques en vigueur en matière de logements (chapitre 15 de l'ES-TRIN). Il a été jugé prématuré à ce stade d'examiner un projet de modification des prescriptions techniques. Le groupe de travail CESNI/PT a toutefois décidé d'organiser cet atelier consacré aux logements à bord de bateaux de navigation intérieure, avec les objectifs suivants :

- Collecte d'informations sur les pratiques actuelles en matière de logements,
- Description des problèmes constatés,
- Détermination des besoins correspondants en termes d'une nouvelle réglementation.

2. Informations sur les pratiques actuelles en matière de logements

2.1 Description réaliste des logements en 2018 (UENF / OEB)

Mme PATER DE GROOT souligne le souhait de l'UENF et l'OEB de contribuer activement à cet atelier, compte tenu du besoin de maintenir l'attractivité des métiers de la navigation intérieure. La profession a cherché à établir une description réaliste des logements en 2018, à la fois sur des bateaux modernes et plus traditionnels, en utilisant des supports photographiques et vidéo.

Mme VAN DIJK présente les travaux effectués par la profession (voir **Annexe 3**). Elle pointe de prime abord certaines statistiques sur la navigation intérieure selon l'office statistique néerlandais, mais dont les tendances sont applicables aux autres flottes nationales comme le montre l'observation du marché de la CCNR. Elle souligne le nombre important d'entreprises de petite taille avec un faible nombre d'employés, mais aussi d'entreprises individuelles. Ensuite, elle introduit les données collectées pour les différentes tailles et différents types de bateaux :

- Spits – exemple du bateau « MANNA » pour montrer les conditions d'exploitation et la configuration des logements (ex. accès à la lumière naturelle et les citernes d'eau potables).
- Campinois – exemple des bateaux « ESTERO » et « ONDINE ». Ce type de bateau est le plus souvent exploité par des entreprises familiales (couple de bateliers sans employés).
- 80/86m – exemple du bateau « PRINCESS ». Le propriétaire et le second conducteur expriment leur satisfaction en ce qui concerne la configuration et l'équipement des logements. La rénovation récente a permis de se mettre en conformité avec les exigences actuelles et même au-delà avec la mise en œuvre de certaines bonnes pratiques (ex. plancher chauffant, climatisation, internet...).

- Pousseur de 18m avec barge poussée.
- 110m/135m – exemple du bateau « LORENA ». Le maître-matelot et le conducteur expriment leur satisfaction en ce qui concerne la configuration et l'équipement des logements. Chaque membre d'équipage dispose de sa cabine individuelle.
- Convoi poussée de grande dimension – exemple de « VEERHAVEN IX »
- Bateau à passagers – quelques illustrations mais une analyse plus précise serait nécessaire
- Engins flottants – il existe des divergences importantes selon l'âge de la construction. Certaines déficiences à bord sont compensées par des installations à terre ou sur une autre construction flottante.

En résumé, les points de difficultés concernent les cabines individuelles pour chaque personne à bord, l'insuffisance (éventuelle) de lumière du jour dans les espaces de vie et de repos où il est possible de créer plus d'aménagements en fonction des développements et innovations futurs, l'augmentation de la capacité des citernes d'eau potable ou encore la hauteur du plancher par rapport à la ligne de flottaison. A titre d'exemple, les coûts importants liés à l'augmentation des citernes d'eau potable avait fait l'objet d'une évaluation en 2011¹. En conclusion, les prescriptions techniques actuelles pour les logements semblent satisfaisantes. L'expérience montre que des bonnes pratiques sont mises en œuvre et permettent d'aller au-delà des prescriptions actuelles. L'UENF et l'OEB restent prêts à coopérer pour une éventuelle actualisation des prescriptions pour garantir l'attractivité du secteur.

Les vidéos sont disponibles sur le site internet du CESNI sous <https://www.cesni.eu/atelier-logements-2018/>.

En réponse à Mme Herrmann, Mme VAN DIJK précise que le propriétaire du « PRINCESS » a de sa propre initiative mentionner la thématique du bruit à bord. La profession n'a pas systématiquement interrogé les participants sur cette thématique.

En réponse à M. Kliche, Mme PATER-DE GROOT souligne que les difficultés (ou goulets d'étranglement) pour une transformation des logements existent pour toutes les tailles et types de bateaux.

M. BOYER fait remarquer que les vidéos font écho à la remarque suivante de l'ETF « Tenir compte des nouveaux besoins en termes d'accès gratuit à internet à bord, à la fois pour les divertissements et le contact avec le foyer à terre. »

2.2 Présentation des nouvelles règles de construction navale (GERC)

M. JOORMANN rappelle les grandes lignes des exigences actuelles du chapitre 15 de l'ES-TRIN (inchangées depuis le RVBR ou la directive 2006/87/CE) et présente l'expérience lors de l'inspection des bateaux (**Annexe 3**). Avec une expérience de 2.000 nouvelles constructions depuis 1989, il constate que la dimension des logements est toujours supérieure aux minimums réglementaires et que leur conception dépasse toujours les exigences réglementaires. Seulement une partie de ces bateaux ont été construits sous la surveillance d'une société de classification. Le bruit dans les chambres à coucher était un problème jusqu'à la fin des années 1990. Des efforts ont été faits pour améliorer la protection contre le bruit et les vibrations. Concernant l'absence lumière du jour dans les cabines, seuls deux bateaux sont concernés. M. JOORMANN illustre l'expérience acquise avec des photographies de logements en cours de construction (cloisons, isolation thermique et sonore, ventilation, accès à la lumière du jour...). En conclusion, les constructions neuves dépassent largement les prescriptions minimales. D'un point de vue technique, ces prescriptions ne posent pas de problème. Il est possible de penser à mettre à jour les prescriptions minimales mais cela peut être un défi important pour la flotte existante.

¹ Note du Secrétariat : Etude KplusV, voir RV (11) 47 = RV/G (11) 79

En réponse à M. Delaere, M. JOORMANN précise que les règles de classification ne prévoient pas d'exigences pour les logements, à l'exception des points liés à la sécurité (incendie, évacuation, cloisonnement...).

En réponse à Mme Pater de Groot, M. JOORMANN apporte des explications sur la mise en œuvre des exigences de l'article 15.02, chiffre 2 et 6, en ce qui concerne la position des planchers en-dessous du plan du plus grand enfoncement et la hauteur libre pour la station debout dans les logements. La mise en conformité peut poser des problèmes pour les bateaux déjà existants.

En réponse à M. Kliche, M. JOORMANN confirme que les directives de l'UE sur le bruit et les vibrations ne sont pas prises en compte dans les contrôles effectués par les sociétés de classification.

2.3 Examen critique des prescriptions actuelles (délégation allemande)

CESNI/PT (18) 78 – Com. DE

M. FÜNGERLINGS présente l'examen critique des prescriptions actuelles effectué par la délégation allemande (**voir Annexe 4 et CESNI (18) 101**). Les prescriptions actuellement en vigueur de l'ES-TRIN concernant les logements reposent sur des réglementations nationales des années '70 et ont été révisées dans les années '80 pour être incorporées au RVBR 1995. En d'autres termes, elles datent d'il y a quasiment deux générations. La navigation intérieure ainsi que ses équipages et leurs droits ont évolué. La technologie a aussi beaucoup évolué : ce qui était encore une utopie à l'époque correspond aujourd'hui à une situation normale, non seulement dans le domaine de la technologie navale, mais aussi en ce qui concerne les loisirs et le confort des logements. Il convient de souligner qu'un logement moderne et bien équipé constitue un atout important pour le bien-être de l'équipage, ce qui augmente les performances et donc la sécurité.

M. FÜNGERLINGS met en évidence les réflexions générales suivantes :

- a) Il convient de faire la distinction entre le logement à bord du bâtiment d'un batelier indépendant (logement privé) et un logement destiné aux employés (tant à bord du bâtiment d'un batelier indépendant qu'à bord du bâtiment d'un armement).
- b) Il convient également de faire une distinction entre les nouvelles constructions et les bateaux déjà en service (transformation ou remplacement du logement).
- c) Il convient de garantir une égalité de traitement pour tous les propriétaires de bateaux. Les commissions de visite ne devraient accepter aucune exception, seul le chapitre 32 est applicable.

M. FÜNGERLINGS détaille ensuite les 9 points clés à prendre en considération lors des consultations relatives à la révision du chapitre 15 (annexe du CESNI/PT (18) 78). Il conclut que les exigences ne sont plus suffisantes et qu'une modernisation est vivement souhaitable.

En réponse à des questions de MM. Kliche et Vermeulen, M. FÜNGERLINGS précise que la grande majorité des bateaux ne posent pas de problème, du fait des investissements volontaires des propriétaires. Toutefois, il existe toujours des situations inacceptables sur des constructions existantes ou même neuves (ex. manque de volume d'air ou pas possible de se tenir debout dans le logement).

M. GORGES pointe les difficultés importantes ou l'impossibilité de la transformation de certaines constructions existantes. Il cite l'exemple de la hauteur libre dans les logements pour des freycinets/spits ou des campinois.

MM. DELAERE, PAULI et FÜNGERLINGS constatent que les pratiques divergent pour le nombre de cabines à bord, car cela va dépendre des prescriptions nationales ou rhénanes sur les équipages.

M. STÄUDTNER attire l'attention sur le cas particulier des bateaux à passagers à cabines pour lesquels des grandes disparités existent pour les logements de l'équipage et du personnel de bord. Plusieurs situations inacceptables ont été constatées.

2.4 Points d'attention pour les travailleurs

CESNI/PT (18) 101 – Com. ETF

En l'absence de représentant de l'ETF, M. BOYER présente les points d'attention cités dans le document de travail. Plusieurs points font écho aux présentations précédents.

M. STOMMEL (BDB) souligne que l'étude TASCs citée par l'ETF ne traite pas de la thématique des logements, mais de la charge de travail et de la modernisation des exigences relatives à l'équipage.

2.5 Autres remarques

Le PRESIDENT invite à un tour de table pour collecter des remarques ou commentaires des participants de l'atelier.

M. DELAERE indique la volonté de la délégation belge de jeter un œil nouveau sur les prescriptions techniques, en tenant compte de l'expérience et des difficultés rencontrées par les Commissions de visite. Il met en lumière de nouveaux modes d'exploitations et de nouvelles configurations à bord. Par exemple, une navigation avec seulement le conducteur pour des trajets journaliers sur des canaux. Dans ce cas, le bateau pourrait être dépourvu de logements car le repos de l'équipage est effectué à terre.

Pour la délégation autrichienne, M. STANGL-BRACHNIK met en lumière l'interdépendance entre la configuration des logements et le mode d'exploitation. Il n'y a pas toujours de solution standardisée.

M. NEAGU informe du soutien de la délégation roumaine aux constats dressés par M. Fünfinger. Il est favorable à une modernisation des prescriptions techniques pour les bateaux neufs. Pour les bateaux existants, un examen attentif doit permettre de fixer un niveau d'exigence adapté.

M. GORGES indique que la délégation française n'est pas opposée à une mise à jour du chapitre 15, notamment sur des thèmes de sécurité comme la lutte contre l'incendie. Toutefois, il faut être extrêmement vigilant. Une préservation des acquis (N.R.T. sans date de fin) est une solution envisageable. Sinon cela va conduire à mettre hors service des bateaux existants.

M. BÜHLER exprime le soutien de la délégation suisse pour une révision mesurée du chapitre 15 de l'ES-TRIN. Une approche pas à pas est souhaitable.

M. ARTNZ souligne le constat que la pratique dépasse d'ores et déjà les exigences minimales, notamment pour maintenir l'attractivité du secteur. Pour la délégation néerlandaise, il faut éviter de faire de la surréglementation.

M. SLOZKO apporte le soutien de la délégation ukrainienne pour une mise à jour des exigences pour les constructions neuves. Pour la flotte existante, des recommandations basées sur les bonnes pratiques pourraient être suffisantes.

M. PAVLOVIC exprime le soutien de la délégation tchèque pour une révision des règles, en particulier pour supprimer des incohérences ou améliorer la clarté des exigences.

M. BRAHMS (MSG eG) invite à être attentif à ce que les prescriptions soient supportables par la profession, notamment les artisans bateliers. Les prescriptions actuelles sont largement respectées. Si une modernisation est envisagée, il faut distinguer la flotte existante et les nouvelles constructions. Par ailleurs, il rappelle la forte dépendance du secteur vis-à-vis de la flotte de petite taille notamment dans cette période de basses eaux.

3. Conclusions et prochaines étapes

Le PRESIDENT dresse les conclusions suivantes :

- Avec des contributions importantes de l'UENF/OEB, du GERC, de l'ETF et de la délégation allemande, cet atelier a permis un échange ouvert sur les pratiques actuelles sur les logements à bord des bateaux de navigation intérieure. Cet atelier permet utilement d'alimenter l'analyse du problème avant d'engager des travaux réglementaires.
- Le constat principal est que la pratique dépasse largement les exigences minimales du chapitre 15 de l'ES-TRIN. Une large majorité de la flotte - moderne et plus ancienne - a bénéficié d'investissements volontaires pour améliorer la qualité des logements à bord. Les besoins des équipages et la technologie ont beaucoup évolués.
- Une révision consciencieuse des exigences relatives aux logements est possible, en tenant compte des bonnes pratiques et des expériences acquises. Toutefois, plusieurs questions fondamentales se posent et devraient faire l'objet d'une décision du Comité. Une telle décision pourrait ensuite donner l'orientation pour les travaux en CESNI/PT.
- Il convient de faire la distinction entre le logement à bord du bâtiment d'un batelier indépendant (logement privé) et un logement destiné aux employés (tant à bord du bâtiment d'un batelier indépendant qu'à bord du bâtiment d'un armement). Pour les bateaux à passagers, cela couvre à la fois l'équipage et le personnel de bord.
- Il convient également de faire une distinction entre les nouvelles constructions et les bateaux déjà en service (transformation ou remplacement du logement). Une approche bienveillante et attentive pour les bateaux existants est indispensable pour assurer l'acceptabilité des exigences et ne pas créer des situations insurmontables pour la profession.
- Il convient de considérer les différents types et tailles de bateaux, et les nouveaux modes d'exploitation. Les exigences pourraient diverger suivant les zones de navigation (1,2,3,4 et R).
- Plusieurs parties sont prêtes à coopérer dans un cercle restreint et identifier les possibilités de moderniser les exigences du chapitre 15 de l'ES-TRIN. Si un accord préalable est trouvé entre l'UENF, l'OEB, ETF, le GERC² et la délégation allemande, alors la proposition pourra être soumise au Groupe de travail CESNI/PT pour examen.
- *Le Secrétariat est invité à rédiger une analyse du problème, à la lumière des résultats de l'atelier, pour une prise de décision du Comité en avril 2019 sur les questions fondamentales et l'inscription au programme de travail 2019-2021.*

² Les représentants du GERC ont émis une réserve d'examen vis-à-vis d'un engagement pour des travaux futurs. Ils souhaitent consulter les membres du GERC au préalable.

**Liste des participants
Atelier du 19 novembre 2019
à Strasbourg**

ORGANISATION	NAME	FIRST NAME	Presence (yes => Signature)
AUSTRIA	STANGL-BRACHNIK	Christian	
BELGIUM	DELAERE	Didier	
CZECH REPUBLIC	PAVLOVIC	Sebastian	
FRANCE	PATETTA	Mickaël	
FRANCE	GORGES	Guillaume	
FRANCE	BROERE	Robert	
GERMANY	FÜNGERLINGS	Friedrich	
GERMANY	HERRMANN	Bärbel	
GERMANY	KLICHE	Winfried	
GERMANY	WERNICKE	Chr.-Alexander	
GERMANY	STÄUDTNER	André	
NETHERLANDS	ARNTZ	Henk	
NETHERLANDS	VERMEULEN	Rens	
ROMANIA	NEAGU	Alexandru	
SWITZERLAND	BÜHLER	Max	
SWITZERLAND	EGGER	Andreas	
SWITZERLAND	KÖRSCHGEN	Ulf	
UKRAINE	SLOZKO	Mykola	
ESO (BDS Binnenschifffahrt)	MNICH	Stephen	
ESO (BDS Binnenschifffahrt)	HERWECK	Horst	
ESO (BDS Binnenschifffahrt)	STUNTZ	Torsten	
ESO/EBU	VAN DIJK-VOLKER	Annelies	
ESO/EBU	PATER – DE GROOT	Lijdia	
RECOGNISED CLASSIFICATION SOCIETIES	JOORMANN	Bas	
RECOGNISED CLASSIFICATION SOCIETIES	JACOBS	Guy	
DANUBE COMMISSION	TSARNAKLISKIY	Sergey	
CCNR	BOYER	Benjamin	
CCNR	PAULI	Gernot	
MSG eG	BRAHMS	Andreas	
BDB	STOMMEL	Andreas	

Autres annexes :

Annexe 2 – Programme de l'atelier

Annexe 3 – A. Van Dijk « Hoe zien de verblijven aan boord er in het jaar 2018 uit? Realistische momentopname »

Annexe 4 – F. Fungerlings « Kritische Betrachtung der aktuellen Vorschriften »

Annexes are located on website under	CESNI/PT 2018	cesnipt18_106en_m_2
Les annexes sont enregistrees sur le site sous		cesnipt18_106fr_m_2
Die Anlagen stehen auf der Website unter		cesnipt18_106de_m_2
De bijlagen staan op de website onder		cesnipt18_106nl_m_2
	CESNI/PT 2018 NL	cesnipt18_106nl_m_3
	CESNI/PT 2018 DE	cesnipt18_106de_m_4
