



# La lettre d'actualité du bureau du transport fluvial

LETTRE D'ACTUALITE N° 1  
JUIN 2018

*Cette lettre d'actualité éditée par le bureau du transport fluvial a pour objectif d'apporter un résumé des informations sur la réglementation et les actualités du secteur aux services de l'Etat concernés, au CEREMA, à Voies navigables de France et aux acteurs économiques du transport fluvial.*

## SOMMAIRE

Édito .....	p.1
Europe et international .....	p.2
Bilan de l'activité française 2017 dans les instances internationales .....	p.2
CESNI .....	p.2
CCNR .....	p.3
CDNI .....	p.3
RIS COMEX .....	p.4
Règlement de la navigation sur le Léman .....	p.5
Prescriptions techniques .....	p.6
CESNI/PT .....	p.6
L'ES-TRIN 2019 .....	p.6
Bateaux à passagers .....	p.6
Moteurs .....	p.6
Amiante .....	p.7
Arrêté zones de navigation .....	p.7
Arrêté établissements flottants.....	p.8
Arrêté absence de danger manifeste ..	p.8
Appareils de navigation et nouvelle démarche de demande d'habilitation des sociétés installatrices .....	p.9
Qualifications professionnelles .....	p.10
Transposition de la nouvelle Directive ...	p.10
Révision de l'arrêté conduite .....	p.10
Les entreprises du transport fluvial .....	p.11
Les chiffres du transport fluvial de marchandises en 2017 .....	P.11
Expérimentation de la déclaration de téléchargement dématérialisée.....	p.11
Préfiguration d'une interprofession fluviale .....	p.11
Le projet de loi d'orientation des mobilités .....	p.12
Informations diverses .....	p.13
Dates à retenir .....	p.14

## EDITO

Chers lecteurs,

Le transport fluvial a aujourd'hui l'opportunité de se positionner comme un mode de transport plus propre et une solution crédible à la congestion routière, dans un contexte de transition écologique et énergétique. A ce titre, il a une place importante à prendre dans la création d'une offre logistique performante et durable, levier de compétitivité pour les entreprises et les ports français. Cela suppose néanmoins que ce mode de transport parvienne à surmonter plusieurs défis, en particulier l'amélioration de sa compétitivité économique par rapport au mode routier, la digitalisation des chaînes logistiques et l'amélioration de sa performance écologique.

Dans ce cadre, cette lettre d'information, destinée à un public large, aussi bien en interne vis-à-vis des services de l'Etat et de ses établissements publics qu'en externe vis-à-vis des acteurs économiques, vise à favoriser la diffusion d'informations sur les activités du bureau du transport fluvial.

A l'occasion de cette première édition, nous avons choisi de vous présenter l'activité des autorités françaises dans les instances européennes et internationales intervenant dans le domaine du transport fluvial, ainsi que les sujets d'actualité traités par ces instances (prescriptions techniques, qualifications professionnelles, gestion des déchets de la navigation intérieure, services d'information fluviale). A noter également l'évolution du règlement de la navigation du Léman, à l'issue de plusieurs années de travaux et d'échanges diplomatiques.

De nombreux travaux ont également abouti ou sont en cours au niveau national, aussi bien dans le domaine des prescriptions techniques (notification à la Commission Européenne de l'arrêté relatif aux zones de navigation des bateaux le 18 avril dernier, préparation d'un arrêté sur les prescriptions techniques des établissements flottants et d'un arrêté sur les dérogations possibles au titre de l'absence de danger manifeste, travaux sur la détection d'amiante à bord des bateaux, nouvelles motorisations) que dans celui des qualifications professionnelles (lancement de la transposition de la nouvelle directive européenne sur les qualifications professionnelles, révision de l'arrêté ministériel relatif à la conduite des bateaux de commerce).

Par ailleurs, la mise en place de téléprocédures permet de fluidifier l'habilitation et le contrôle des sociétés installatrices d'appareils de navigation.

Enfin, cette lettre d'actualité est l'occasion de relayer les chiffres clés du transport fluvial de marchandises en 2017 publiés par Voies navigables de France (VNF) et de présenter les travaux en cours sur la déclaration de chargement. Etape clé dans la capacité du secteur fluvial de porter les actions collectives indispensables à son développement, la préfiguration d'une interprofession fluviale est également présentée. En outre, le projet de loi d'orientation des mobilités en cours d'élaboration, faisant suite aux assises de la mobilité, sera l'occasion d'introduire des évolutions législatives importantes dans le domaine de la navigation intérieure.

Cette lettre d'actualité est aussi la vôtre : j'espère qu'elle vous sera utile en tant qu'acteur du secteur fluvial. N'hésitez pas à nous faire un retour sur son format et son contenu, afin que nous puissions ajuster les prochaines lettres à vos besoins.

Bonne lecture à tous !

**Nicolas TRIFT,**  
Sous-directeur des ports et du transport fluvial

## 1 - EUROPE ET INTERNATIONAL

### Bilan de l'activité française 2017 dans les instances internationales

La France participe aux différents comités et groupes de travail au sein de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), du comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) et de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure (CDNI).

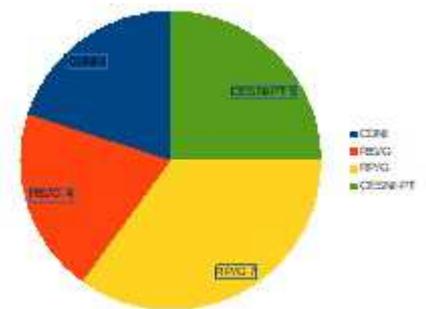
En 2017, la délégation française à la CCNR a notamment contribué à la définition du programme de travail 2018-2019 des différents comités (police, prescriptions techniques, social, travail et formation, infrastructures et environnement). Au sein du comité police, qu'elle présidait en la personne de Guy Rouas, directeur de VNF Strasbourg,

elle a également participé à l'enquête menée sur la mise en œuvre de l'obligation d'équipement en appareils AIS (*Automatic Identification System*, système d'échanges automatisés de messages entre navires ou bateaux par radio VHF) et ECDIS (*Electronic Charts Display Information System*, système de visualisation des cartes électroniques et d'information).

Au sein du CESNI, la délégation française a participé aux travaux de mise en œuvre de la nouvelle directive européenne sur les qualifications professionnelles (CESNI-QP) et a contribué à la définition de nouveaux standards en matière de prescriptions techniques au niveau européen (CESNI-PT).

La France est également présente dans les instances relatives à la CDNI. Après plus de deux ans de travaux, la convention vient d'évoluer pour prendre en charge la question des résidus gazeux de cargaisons liquides.

Le graphique ci-dessous représente le nombre de contributions françaises, sous forme de communications transmises à ces différentes instances et présentées lors des réunions.



## CESNI



Le programme de travail du CESNI pour la période 2019-2022 est en cours d'élaboration. A ce stade, les propositions de la délégation française sont les suivantes :

- simplification des procédures d'acceptation des carburant alternatifs par le biais d'une réglementation par objectifs ;
- stabilité des navires à passagers : fixer un régime de visite concernant la pesée des bateaux à passagers, les conditions de réalisation de la pesée, fixer les critères d'acceptation concernant la position du centre de gravité pour la confirmation du dossier de stabilité.

Au cours de la dernière réunion plénière de ce comité en avril 2018, la délégation française s'est inquiétée de l'intervention d'organismes de contrôle d'autres Etats membres de l'UE sur le territoire national. Une communication de la délégation française a été présentée à ce sujet. La présidence, assurée par Mme Lucia Lujiten, représentante des Pays Bas, a renvoyé cette question vers le groupe CESNI/PT qui se réunira en juin 2018.

## CCNR



### Lancement de la révision du règlement du personnel pour la navigation du Rhin (nouvelle directive QP)

La nouvelle directive sur les qualifications professionnelles, publiée en décembre 2017 (voir ci-après page 8), dispose que resteront valables sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union les certificats de qualification, livrets de service ou livres de bord délivrés conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) si celui-ci prévoit des exigences identiques à celles énoncées par cette directive (modèles des certificats, mise en place d'un examen pratique pour obtenir une patente, etc.)

Une révision du RPN a donc été entreprise dans le cadre du Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle de la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Un groupe de travail ad hoc, présidé par la France, a été mis en place. Il s'est réuni pour la première fois le 22 mars dernier.

## CDNI



La Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des Déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure (CDNI), adopté en 1996 par l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse et applicable depuis 2009, vise à maîtriser la production de déchets à bord par la collecte et l'évacuation sûres et séparées des différents types de déchets, et une prise en charge des coûts de collecte et d'élimination par le responsable de la production de déchets.

Le règlement d'application de la convention est structuré en parties portant sur différents types de déchets :

- **Déchets huileux ou graisseux (partie A)** : cette partie institue une rétribution d'élimination perçue sur les avitaillements en carburant, qui permet de financer la collecte et le traitement des huiles moteur.
- **Déchets liés à la cargaison (partie B)** : cette partie définit les responsabilités des affréteurs, destinataires de cargaison et exploitants pour le nettoyage des cales et citernes. Des standards de déchargement prescrivent les méthodes de nettoyage et de traitement des déchets appropriées par type de marchandises. Une attestation de déchargement renseignée par les exploitants et les installations de manutention assure la traçabilité du système.
- **Déchets d'exploitation du bâtiment (partie C)** : cette partie indique les obligations relatives aux autres déchets de la navigation intérieure : ordures ménagères, eaux usées, boues de curage, etc.

En France, la partie A s'applique sur le Rhin et la Moselle canalisée, les parties B et C sur ces deux voies d'eau et plusieurs canaux du nord de la France.

Pour plus d'informations, voir le site internet de la CDNI : <http://www.cdni-iwt.org/>

### Les actualités de la CDNI

Les évolutions récentes de la CDNI concernent essentiellement la partie B :

- une version révisée des standards de déchargement (liste de marchandises) est entrée en vigueur au 1er janvier 2018 ;

- les standards de déchargement sont à présent consultables en ligne sur l'outil WaSTo (Waste Standards Tool) : <http://wasto.cdni-iwt.org/>. Cet outil permet notamment une recherche par mots-clés et apporte des explications complémentaires (impacts, modifications...)

### **Focus : extension de la partie B aux résidus gazeux de cargaisons liquides**

La Conférence des Parties Contractantes a adopté en juin 2017 une résolution portant modification de la CDNI et de son Règlement d'application, afin d'étendre la partie B aux résidus gazeux de cargaisons liquides.

Cette modification interdit, pour certaines substances produisant des vapeurs dangereuses (carburants, benzène...), la ventilation des cuves et citernes à cargaison au-delà de concentrations limites, afin d'éviter la libération dans l'atmosphère de vapeurs nocives lors du transport par voie fluviale. Les résidus gazeux de cargaisons liquides seront traités de façon similaire aux eaux de lavage, la convention prescrivant leur dépôt auprès de stations de réception adaptées.

Cette interdiction reprend et complète les dispositions existantes concernant le dégazage de vapeurs toxiques en navigation intérieure (Accord européen relatif au transport international de matières dangereuses par voies de navigation (ADN), Directive 94/63/CE relative à la lutte contre les émissions de COV résultant du stockage de l'essence et de sa distribution).

Pour entrer en vigueur, cette modification doit à présent être ratifiée par les parties contractantes de la convention. L'interdiction de dégazage sera progressive afin de permettre le développement de l'infrastructure nécessaire et de solutions logistiques pertinentes. Pour les substances les plus toxiques, cette interdiction entrera en vigueur six mois après ratification.

Pour plus d'information, voir le communiqué de presse de la CDNI ([http://www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2017/07/cpcccp17\\_02fr\\_final.pdf](http://www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2017/07/cpcccp17_02fr_final.pdf)) et la Résolution CDNI 2017-I-4 annexée à l'édition 2018 de la convention, téléchargeable sur le site internet de la CDNI ([http://www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2018/01/CDNI2018\\_FR.pdf](http://www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2018/01/CDNI2018_FR.pdf)).

## RIS COMEX



Lancé en 2016 et devant s'achever en 2020, le projet européen RIS Corridor Management Execution bénéficie d'un financement européen dans le cadre du programme Connecting Europe Facility.

L'objectif est de mettre en place des serveurs qui donneront accès à des services d'information fluviale homogènes sur des bassins transfrontaliers comme le Rhin, l'Escaut ou encore le Danube.

Les services ou données seront mis à dispositions de différents utilisateurs avec des niveaux d'accès plus ou moins restreints.

Pour plus d'informations : <https://www.riscomex.eu/>

## LE REGLEMENT DE LA NAVIGATION SUR LE LEMAN

---

Cet accord comprend entre autres des règles générales sur les exigences concernant les bateaux de plaisance et de commerce (transport de passagers), les conducteurs de bateaux, les ports et les débarcadères. Les détails de ces dispositions figurent dans le règlement de la navigation sur le Léman.

Après plusieurs années de travaux, la commission mixte consultative, chargée de veiller à l'application de l'accord et d'élaborer des propositions de modification destinées aux gouvernements des parties contractantes, se réunira le 9 juillet 2018 pour valider des modifications importantes du règlement, visant à prendre en compte les besoins actuels des usagers du Léman et de renforcer la préservation de l'environnement.

Il s'agit notamment :

- d'améliorer la sécurité à bord des bateaux à passagers (renforcement des équipements de communication et d'information à bord, des systèmes de détection et de lutte contre l'incendie, augmentation du nombre de gilets de sauvetage),
- d'interdire aux avions ultra-légers (ULM) de décoller et d'amerrir sur le Léman,
- d'interdire l'utilisation des kitesurfs en dehors des plans d'eau spéciaux et autorisés à cet effet,
- d'interdire les motos nautiques (exceptions possibles),
- d'améliorer la protection des plongeurs.

## 2 - PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

### CESNI/PT

---

Le CESNI/PT est le groupe de travail traitant des prescriptions techniques dans le cadre de l'élaboration du standard Européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (l'ES-TRIN).

Le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) adopte ce standard.

### L'ES-TRIN 2019

---



Les dispositions transitoires relatives au chapitre 10 concernant les installations électriques ont été fixées. Pour rappel, les prescriptions techniques concernant ce chapitre avaient été modifiées dans l'ES-TRIN 2017 et s'appliqueront intégralement à tous les bateaux dont la quille sera posée à partir du 07 octobre 2018.

Le chapitre 11 relatif aux dispositions particulières pour les propulsions électriques a été élaboré. Les dispositions transitoires relatives à ce chapitre seront fixées dans le prochain standard. Divers ajustements des dispositions transitoires ont également été réalisés.

Le CESNI a examiné le projet d'ES-TRIN 2019/1 lors de sa réunion du 10 avril en vue d'une adoption par ce même comité en novembre 2018.

### BATEAUX A PASSAGERS

---

En marge du CESNI/PT du 22 février 2018, une série de questions relatives aux interprétations, clarifications sur le chapitre 19 de l'ES-TRIN relatif aux règles spécifiques sur les bateaux à passagers a été discutée. Beaucoup de ces questions sont importantes pour les très petits bateaux à passagers ou les bateaux d'excursion journalière avec un nombre élevé de passagers. Un groupe de travail temporaire a été établi pour traiter ces questions.

### MOTEURS/EMNR

---

Le règlement EMNR « engins mobiles non routiers » (UE) n°2016/1628, qui encadre notamment les émissions polluantes des moteurs utilisés en navigation intérieure, est entré en vigueur au 1er janvier 2017. A l'issue d'une période de transition de deux ans, soit au 1er janvier 2021 (moteurs de puissance inférieure à 300 kW) ou 2022 (P > 300 kW), seuls les moteurs répondant aux nouvelles exigences de phase V pourront être installés. Dans l'intervalle, les moteurs certifiés au titre de la directive 97/68/CE ou bénéficiant d'un agrément CCNR étape II peuvent toujours être installés.

La désignation des autorités compétentes en matière de réception, ainsi que de l'autorité chargée de la surveillance de marché et des services techniques, est en cours au niveau français.

Les Etats Membres, la CCNR et le CESNI échangent avec la Commission européenne et les associations de motoristes pour clarifier des points d'interprétation du règlement et identifier les compléments à apporter :

- [Une révision du règlement délégué 2017/654 relatif aux prescriptions techniques](#), corrigeant essentiellement des erreurs formelles et clarifiant certains points, a été mise en consultation en mars-avril 2018.

- Une réunion à Bruxelles le 18 avril 2018 entre des représentants d'États membres et des motoristes a permis de clarifier l'application du règlement en navigation intérieure : une instruction de service portant sur le règlement EMNR pourrait être intégrée à l'ES-TRIN.

Le règlement prévoit également la possibilité d'utiliser des moteurs routiers Euro VI, ainsi que des moteurs non-routiers non spécifiques à la navigation intérieure (moteurs agricoles ou industriels – catégorie NRE) en lieu et place des moteurs exclusivement destinés à la navigation intérieure (catégorie IWP, IWA), sous réserve d'adaptations à un usage fluvial. Des expérimentations de motorisation en Euro VI sont en cours, notamment au sein de la plateforme européenne d'innovation EIBIP, dont Batelia est le membre français créé par VNF.

## AMIANTE

---

Le décret du 9 mai 2017 sur le repérage amiante avant travaux (RAT) prévoit des arrêtés d'application pour six domaines d'activité (volonté du ministère du travail de disposer de normes par grande famille d'activité), dont les « navires, bateaux et autres engins flottants ». Ce décret fixe au 1er octobre 2018 l'entrée en vigueur des six arrêtés.

Une norme en cours d'élaboration sur la méthode de repérage amiante avant travaux correspondante va être rendue obligatoire par arrêté. Une commission AFNOR se réunit depuis le 1er juillet 2017, s'inspirant des travaux conduits dans le domaine du bâtiment (norme NF X 46-020, entrée en vigueur le 1er octobre 2017). L'objectif est d'identifier les opérations qui pourraient être conduites sur des éléments susceptibles de contenir de l'amiante.

## ARRETE « ZONES DE NAVIGATION DES BATEAUX »

---

Afin d'offrir de nouvelles opportunités de développement économique aux opérateurs fluviaux de transport de marchandises et de passagers en simplifiant et en élargissant les possibilités de navigation de bateaux fluviaux en mer pour accéder aux ports maritimes situés en sortie d'estuaire, des travaux ont été engagés depuis 2 ans pour élaborer un projet d'arrêté ministériel relatif aux zones de navigation des bateaux fluviaux et aux prescriptions techniques associées.

Ce projet d'arrêté, préparé par le bureau du transport fluvial avec l'appui du CEREMA, crée des zones de navigation où les bateaux sont autorisés à naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer dans les estuaires de la Seine, de la Loire, de la Gironde et du Rhône (dites "zones 1"), en application de l'article L. 4251-1 du code des transports. Le texte a fait l'objet de très nombreux échanges avec l'ensemble des acteurs concernés, aussi bien ceux du secteur maritime\* que ceux du secteur fluvial\*\*.

Le texte a été notifié à la Commission européenne le 18 avril 2018, ce qui permettra de publier l'arrêté trois mois après sa notification, soit mi-juillet 2018, tout en prévoyant une entrée en vigueur le 7 octobre 2018 (date d'entrée en vigueur des dispositions de la nouvelle directive 2016/1629 relative aux prescriptions techniques). L'entrée en vigueur ultérieure par rapport à la date de publication laissera en outre le temps aux bateaux concernés de lancer les démarches nécessaires pour obtenir un nouveau titre de navigation les autorisant à naviguer en zone 1.

\* Direction des affaires maritimes, direction générale de la prévention des risques, préfectures maritimes, DDTM concernées, grands ports maritimes et capitaineries, pilotes maritimes

\*\* Services instructeurs de la sécurité fluviale, comité des armateurs fluviaux, chambre nationale de la batellerie artisanale, sociétés de classification (Bureau Veritas), associations représentant les experts fluviaux

## ARRETE « ETABLISSEMENTS FLOTTANTS »

---

Le bureau du transport fluvial prépare un arrêté ministériel définissant les prescriptions techniques applicables aux établissements flottants. Cet arrêté doit créer le référentiel technique prévu aux articles L4211-1 et L4221-2 du code des transports pour la délivrance et le renouvellement des certificats d'établissements flottants. Il est le fruit des travaux d'un groupe de travail rassemblant des représentants des services instructeurs de la sécurité fluviale, piloté par le bureau du transport fluvial et le CEREMA.

Le projet d'arrêté reprend et adapte les prescriptions pertinentes de l'annexe I à l'arrêté du

30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques des bateaux, de manière à assurer une continuité avec le référentiel utilisé par défaut pour la délivrance des certificats d'établissements flottants. Les prescriptions applicables aux établissements flottants à usage privé sont notamment alignées sur les prescriptions applicables aux bateaux de plaisance.

La consultation sur cet arrêté en interministériel et auprès des acteurs concernés doit être lancée courant mai 2018, pour une publication prévue début 2019.

## ARRETE « ABSENCE DE DANGER MANIFESTE »

---

### **Contexte :**

Il a été constaté que certains bateaux à passagers dont le certificat communautaire arrive à échéance à la fin de l'année 2018 ne pourront pas obtenir le renouvellement de leur titre de navigation car ils ne répondront plus à certains critères techniques imposés par l'arrêté du 30 décembre 2008 et par l'arrêté du 3 octobre 2017, plus connu sous le nom « d'IS (instruction de service) 6 bis » (liste des dérogations possibles au chapitre 15 de l'arrêté du 30 décembre 2008). 5 ans après la première publication de l'IS 6 bis, il apparaît donc nécessaire de tenir compte des retours d'expérience afin d'accompagner et soutenir la flotte fluviale française de bateaux à passagers.

Fort de ce constat, le bureau du transport fluvial a entrepris, depuis novembre 2017, de réécrire complètement l'IS 6 bis et d'en étendre le champ d'application à tous les chapitres de la réglementation technique, sous forme d'un arrêté plus global prévoyant toutes les dérogations possibles au titre de l'absence de danger manifeste. Il concerne uniquement les bateaux à passagers et les engins flottants ayant un titre de navigation en cours de validité avant le 30 décembre 2008 (règle imposée par la réglementation européenne).

Puisque cet arrêté reprend l'intégralité de la réglementation sous forme de tableau, il permet aussi de présenter une liste exhaustive des dispositions transitoires dites « NRT » (Rhin et hors Rhin) et une équivalence entre la numérotation de l'arrêté du 30 décembre 2008 et la future numérotation d'ES-TRIN. Tout ceci dans le but de rendre la réglementation lisible pour tous.

### **Élaboration :**

Pour réaliser cet arrêté, un comité technique se réunit depuis novembre 2017, une fois par mois. Afin que ce travail soit fait de manière collégiale, ce comité technique, piloté par le bureau du transport fluvial avec l'appui du CEREMA, associe des représentants des experts fluviaux, des transporteurs fluviaux et des services instructeurs de la sécurité fluviale.

### **Calendrier :**

La consultation auprès des professionnels se fait au fil de l'eau afin de pouvoir gagner un maximum de temps puisque la publication de cet arrêté est souhaitée pour la fin de l'année 2018.

## APPAREILS DE NAVIGATION ET NOUVELLE DEMARCHE DE DEMANDE D'HABILITATION DES SOCIETES INSTALLATRICES

### Les différents appareils de navigation intérieure :

L'appareil radar permet d'assurer la fonction d'évitement d'obstacles de nuit comme de jour et dans la brume. Ces obstacles sont soit la côte, soit d'autres bateaux, soit des objets dérivants.

Voir la liste des appareils radar agréés : <http://ccr-zkr.org/13020500-fr.html>

L'indicateur de vitesse de giration permet d'indiquer la vitesse à laquelle un bateau change de cap ainsi que la direction de son changement de cap.

Voir la liste des indicateurs de vitesse de giration agréés : <http://ccr-zkr.org/13020500-fr.html>

L'appareil AIS Intérieur permet des échanges automatisés de messages entre bateaux par radio VHF qui permet aux bateaux et aux systèmes de surveillance de trafic (CROSS en France) de connaître l'identité, le statut, la position et la route des bateaux se situant dans la zone de navigation.

Voir la liste des appareils AIS Intérieur agréés : <http://ccr-zkr.org/13020500-fr.html>



### La nouvelle démarche de demande d'habilitation :

L'arrêté ministériel du 2 février 2011 présente la procédure d'habilitation des sociétés souhaitant installer et contrôler le fonctionnement d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur sur les bateaux de navigation intérieure.

La société formulait auparavant sa demande par courrier auprès de l'administration qui après instruction du dossier délivre son habilitation par arrêté du ministre en charge des transports. Dans le cadre de la dématérialisation des démarches administratives, le bureau du transport fluvial a mis en ligne début 2018 trois téléprocédures pour permettre aux sociétés d'effectuer plus facilement via le site « [démarches-simplifiees.fr](http://démarches-simplifiees.fr) » leur demande d'habilitation pour l'installation et le contrôle de fonctionnement d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur.

Pour en savoir plus : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/vos-demarches-en-matiere-securite-navigation-fluviale-commerce>

La CCNR met à jour et publie également sur son site la liste des sociétés habilitées pour installer et contrôler le fonctionnement de ces appareils.

Voir la liste CCNR : <http://ccr-zkr.org/13020500-fr.html>

## **3 - QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES**

### **TRANSPOSITION DE LA NOUVELLE DIRECTIVE RELATIVE AUX QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES EN NAVIGATION INTERIEUR**

---

Le 27 décembre 2017, la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE a été publiée au Journal officiel de l'Union européenne.

La France a activement soutenu la révision du dispositif communautaire des qualifications professionnelles, débutée en mars 2016. Ce nouveau dispositif permettra d'accompagner le processus de professionnalisation du secteur du transport fluvial et de réduire les écarts d'exigences de qualifications et donc de compétitivité entre les États membres.

La France a désormais quatre ans pour transposer cette directive. Le 12 avril 2018, le bureau du transport fluvial a organisé une première réunion associant l'ensemble des acteurs de la filière (représentants du secteur du transport fluvial, organismes de formation initiale et continue, autorités compétentes pour la délivrance des certificats de conduite, brigades fluviales) afin de présenter les évolutions à prévoir dans la certification des qualifications professionnelles des bateliers et d'identifier les axes de travail en vue d'une réforme profonde du système français des qualifications professionnelles en navigation intérieure.

### **REVISION DE L'ARRETE CONDUITE**

---

L'arrêté du 19 décembre 2003 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux de navigation intérieure définit la nature et le programme des épreuves ainsi que les modalités de délivrance du certificat de capacité à la conduite des bateaux. Cet arrêté pose un certain nombre de difficultés d'interprétation. Il est donc proposé de réécrire certaines parties de cet arrêté en vue de clarifier certains points.

Il ne s'agit toutefois pas d'un nouvel arrêté, puisque la transposition de la directive sur les qualifications professionnelles engendrera une refonte complète du dispositif à l'horizon 2019-2020. Un projet d'arrêté sera examiné lors de la réunion des services instructeurs de la sécurité fluviale prévue le 31 mai 2017.

## 4 - LES ENTREPRISES DU TRANSPORT FLUVIAL

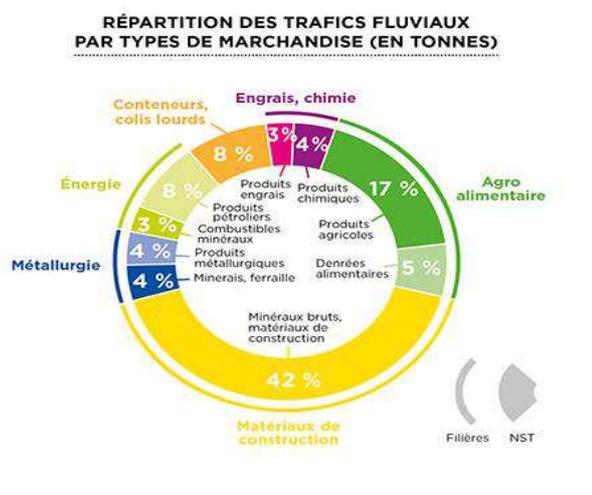
### LES CHIFFRES DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN 2017

Voies navigables de France (VNF) a publié fin février 2018 les chiffres du trafic fluvial de marchandises en 2017, qui montrent une croissance des filières industrielles (métallurgie et engrais-chimie) et des matériaux de construction. Malgré une reprise des trafics de céréales au second semestre, les effets de la très mauvaise campagne céréalière de 2016-2017 n'ont cependant pas pu être compensés (impact à la baisse sur les trafics céréaliers sur les six premiers mois de 2017).

Les trafics conteneurs sont quant à eux en diminution significative sur la Seine et sur le Rhône. Des travaux ont été lancés afin d'améliorer les conditions d'accueil des bateaux fluviaux dans les ports maritimes, afin de mobiliser l'ensemble des acteurs pour massifier davantage les flux de conteneurs qui transitent par ces ports.

Au global, en 2017, le trafic fluvial de marchandises affiche ainsi une baisse de -0.4% en millions de tonnes et -1.8% en millions de t-km.

Ces chiffres sont élaborés grâce aux déclarations de chargement effectuées par les transports fluviaux de marchandises auprès de VNF, ainsi qu'à travers l'exploitation des données des entreprises collectées dans le cadre de l'octroi de subventions ou par le biais d'organismes que VNF finance ou fédère (ports, fluvial initiative, etc.).



Source : VNF, « les chiffres du transport fluvial en 2017 »

Pour plus d'informations :

- brochure « les chiffres du transport fluvial en 2017 » :

[http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport\\_fluvialhidden/LesChiffresDuTraficFluvial\\_2017\\_20180410150714.pdf](http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport_fluvialhidden/LesChiffresDuTraficFluvial_2017_20180410150714.pdf)

- dossier de presse de VNF :

[http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport\\_fluvialhidden/DP\\_trafic\\_fluvial\\_2017\\_vdef\\_20180220175921.pdf](http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport_fluvialhidden/DP_trafic_fluvial_2017_vdef_20180220175921.pdf)

### EXPERIMENTATION DE LA DECLARATION DE CHARGEMENT DEMATERIALISEE

Un arrêté ministériel relatif à la déclaration de chargement, pris en application de l'article

R. 4461-1 du code des transports, est en cours de finalisation.

Cet arrêté répond à deux objectifs :

- formaliser le contenu et les modalités des déclarations de chargement (peu de changement par rapport aux documents et pratiques auxquelles sont habitués les transporteurs). Les nouveautés portent sur la possibilité de faire réaliser la déclaration par un tiers, la mention du chargeur et l'obligation de déclarer les voyages à vide.

- introduire une obligation de dématérialisation, sous forme d'expérimentation pour une durée de deux ans, sur les voies navigables du bassin de la Seine et de l'Escaut.

VNF a prévu d'informer les bateliers concernés par l'obligation de dématérialisation par email, pour que ceux-ci aient le temps de se créer un compte dans l'application Internet ou smartphone « VELI » (Voyage En Ligne).

## 5 - LE PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES ET LA FEUILLE DE ROUTE « OBJECTIF 2040 » DU TRANSPORT FLUVIAL



Des Assises nationales de la mobilité ont été organisées par le ministère chargé des transports de septembre à décembre 2017, pour concerter les grandes orientations de la politique des mobilités avec l'ensemble des acteurs concernés. Leur contenu alimente notamment deux volets de projet de loi d'orientation des mobilités (LOM), en cours d'élaboration en vue d'une présentation en Conseil des ministres au printemps :

- une loi de programmation et de financement des infrastructures, qui fixera les investissements à réaliser de manière détaillée sur 5 ans (et indicative sur 10 ans), équilibrant les dépenses et les ressources. Ce sera la 1ère loi de programmation en matière d'infrastructures de transports ;
- des mesures de soutien à l'innovation et aux nouvelles formes de mobilité, afin de lever tous les freins à leur déploiement et se doter d'un cadre législatif qui leur soit favorable.

L'élaboration de la LOM s'articule avec le Plan climat lancé le 5 juillet 2017 par Nicolas Hulot, ministre de la transition écologique et solidaire, afin d'accélérer la transition énergétique et climatique et atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, conformément à l'accord de Paris sur le climat. En effet, les transports sont responsables d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre, il faut donc que la nouvelle politique des mobilités permette la transition vers des transports plus propres et moins consommateurs d'énergie.

Le bureau du transport fluvial a été associé aux Assises de la mobilité et aux travaux de préparation de la LOM, ainsi qu'à deux initiatives qui viennent alimenter le projet de loi et la stratégie des mobilités qui l'accompagne :

- la démarche « Fret + », qui vise à identifier les actions permettant en particulier de développer le recours aux modes de transport massifiés ;
- la démarche « objectif 2040 » qui vise à élaborer une feuille de route, pour chaque mode de transport, afin de mettre fin à la vente des moteurs thermiques en 2040 et d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

## 6 - INFORMATIONS DIVERSES

### LES DERNIERES PUBLICATIONS AU JORF

---



Arrêté du 15 mars 2018 portant nomination d'un commissaire du Gouvernement auprès de la **Chambre nationale de la batellerie artisanale**

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000036736283&dateTexte=&categorieLien=id>

Arrêté du 26 mars 2018 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur – **habilitation de la société H2O**

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000036783543&dateTexte=&categorieLien=id>

Arrêté du 2 mai 2018 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur – **habilitation des sociétés RADIO HOLLAND France, MAX GUERDIN ET SES FILS, PROMAT SECURITE**

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000036888353&dateTexte=&categorieLien=id>



## CALENDRIER DES REUNIONS

### LES 23 ET 24 MAI 2018 A STRASBOURG

Groupe de travail CESNI / QP

### LE 31 MAI 2018 A LA DEFENSE

Réunion des chefs des services instructeurs de la sécurité fluviale

### LE 4 JUIN 2018 A LA DEFENSE

Réunion avec l'ensemble des représentants des sociétés habilitées pour l'installation et le contrôle de fonctionnement des appareils radar, indicateurs de vitesse de giration et appareils AIS Intérieur

### LE 7 JUIN 2018 A STRASBOURG

Assemblée plénière de la CCNR

### LE 21 JUIN 2018 A STRASBOURG

Conférence des parties contractantes de la CDNI

### LES 26 ET 27 JUIN 2018 A STRASBOURG

Groupe de travail CESNI / PT

### LE 17 OCTOBRE 2018 A MANNHEIM (ALLEMAGNE)

Congrès célébrant les 150 ans de l'acte de Mannheim (traité fondateur de la libéralisation de la navigation sur le Rhin)



## VOS CONTACTS

Qualifications professionnelles, conduite, équipages, CESNI / QP ; sûreté du transport fluvial	Karl DUPART	<a href="mailto:karl.dupart@developpement-durable.gouv.fr">karl.dupart@developpement-durable.gouv.fr</a>
Prescriptions techniques des bateaux (ES-TRIN, arrêté sur les zones de navigation, danger manifeste)	Marine VETTESE	<a href="mailto:marine.vettese@developpement-durable.gouv.fr">marine.vettese@developpement-durable.gouv.fr</a>
Prescriptions techniques des bateaux (stabilité, modalités de délivrance des titres de navigation, amiante, CESNI / PT), services d'information fluviale	Michaël PATETTA	<a href="mailto:mickael.patetta@developpement-durable.gouv.fr">mickael.patetta@developpement-durable.gouv.fr</a>
Performances environnementales du transport fluvial (moteurs, carburants alternatifs, gestion des déchets et des eaux usées, CDNI), établissements flottants	Thomas THIEBAUT	<a href="mailto:thomas.thiebaut@developpement-durable.gouv.fr">thomas.thiebaut@developpement-durable.gouv.fr</a>
Habilitation des sociétés installatrices d'appareils de navigation, téléprocédures, communication	Evelyne OLIVARY	<a href="mailto:evelyne.olivary@developpement-durable.gouv.fr">evelyne.olivary@developpement-durable.gouv.fr</a>
Police de la navigation intérieure	Julien LE GROS	<a href="mailto:julien.legros@developpement-durable.gouv.fr">julien.legros@developpement-durable.gouv.fr</a>
Développement économique, sujets transversaux	Stéphanie PEIGNEY-COUDERC	<a href="mailto:stephanie.peigney-couderc@developpement-durable.gouv.fr">stephanie.peigney-couderc@developpement-durable.gouv.fr</a>

Photo : [@ Laurent Mignaux - Terra](#) (LM004159.jpg)