



La lettre d'actualité du bureau du transport fluvial

LETTRE D'ACTUALITE N° 2
NOVEMBRE 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

Résultats du sondage sur la 1 ^{ère} lettre d'actualité du bureau du transport fluvial	p.1
EUROPE ET INTERNATIONAL	
Congrès de Mannheim	p.2
Obligation d'annonce sur le Rhin	p.2
Comité CESNI à Prague	p.3
PRESCRIPTIONS TECHNIQUES	
Entrée en vigueur de l'ES-TRIN 2017	p.4
Transposition de la directive 2016/1629	p.4
L'amiante	p.5
Fiches EMNR	p.5
QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES	
Standard CESNI	p.6
LES ENTREPRISES DU TRANSPORT FLUVIAL	
PAMI et PARM	p.7
La déclaration de chargement	p.8
Préfiguration d'une interprofession Fluviale	p.8
Le transport de conteneurs sur le Rhône (Fos-sur-Mer à Lyon)	p.9
POLICE DE LA NAVIGATION	
Restitution de l'étude sur l'accidentologie	p.10
La signalisation et le balisage des eaux intérieures	p.11
INFORMATIONS DIVERSES	
Mise à jour de l'arrêté relatif à l'habilitation des sociétés installatrices d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d' AIS Intérieur	p.12
Dates à retenir	p.12
Vos contacts au sein du bureau PTF3	p.13

EDITO

Résultats du sondage concernant le 1^{er} numéro de la lettre d'actualité du bureau du transport fluvial

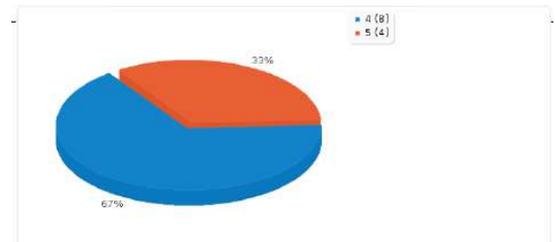
Voici la deuxième édition de la lettre d'actualité du bureau du transport fluvial.

Lors de la diffusion de la première édition, vous étiez invités à répondre à une enquête de satisfaction dont voici la synthèse.

100% des participants à cette enquête ont indiqué être très intéressés par cette lettre d'information, et 67% ont précisé être très satisfaits du contenu et des précisions communiquées à travers cette lettre.

Etes-vous satisfait du contenu de cette lettre d'information ?

■ très satisfait (67%)
■ satisfait (33%)



Quelques remarques d'améliorations ont été formulées, telles que :

- le souhait de disposer d'un interlocuteur auprès du ministère pour apporter des éclaircissements sur la réglementation du transport fluvial : cf. tableau figurant en dernière page de la lettre avec les référents du bureau du transport fluvial selon les thématiques,
- insérer davantage de liens pour visualiser les textes de références,
- aborder des sujets relatifs à l'économie du transport fluvial (les entreprises du transport fluvial, le PAMI, l'innovation, les concessions portuaires...).

Soucieux de répondre à vos attentes, nous avons pris note de toutes vos suggestions afin d'en tenir compte et d'aborder ces sujets lors de nos prochaines éditions, au fur et à mesure de l'actualité du secteur fluvial.

Un grand merci pour vos encouragements, et bonne lecture !

Nicolas TRIFT, sous-directeur des ports et du transport fluvial

1 – EUROPE ET INTERNATIONAL

CONGRES DE MANNHEIM LE 17 OCTOBRE 2018 : FORTE MOBILISATION POUR LES 150 ANS DU TRAITE FONDATEUR DE LA LIBERATION DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

Organisé pour célébrer les 150 ans de l'acte de Mannheim, traité fondateur de la libéralisation de la navigation sur le Rhin, le congrès de Mannheim a rassemblé près de 250 participants le 17 octobre 2018, mêlant personnalités de haut rang et un public averti et engagé issu du secteur de l'économie, des domaines académique et juridique ainsi que de l'administration et d'établissements publics dédiés comme Voies navigables de France.

Il s'est terminé par la lecture d'une déclaration commune sur l'avenir de la navigation intérieure. Dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord de Paris pour le climat, cette déclaration fixe des objectifs ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure de 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015, et d'au moins 35 % des émissions polluantes d'ici 2035 par rapport à 2015, afin de mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici 2050. Elle va à présent faire le tour des capitales des Etats membres de la CCNR (France, Allemagne, Belgique, Pays-Bas et Suisse) afin d'être signée par les ministres compétents en matière de transports.

Faisant partie des plus anciens traités internationaux toujours en vigueur, l'acte de Mannheim a été précurseur de la mise en place d'un marché européen des transports libre et commun, réalisé pour l'essentiel 100 ans plus tard par les instances européennes. Il a été élaboré dans le cadre de la CCNR, créée en 1815 et qui constitue encore aujourd'hui un centre d'expertise unique dans le domaine de la navigation intérieure, à qui la Commission européenne a confié l'élaboration de règles communes dans le domaine des règles techniques de construction des bateaux, des qualifications professionnelles des équipages et des services d'information fluviale. De ce fait, l'évolution de la réglementation fluviale européenne passe par la CCNR.

Lors de ce congrès, des échanges riches ont notamment mis en avant l'importance de la performance des infrastructures fluviales qui doivent être connectées entre elles ou à d'autres modes de transports (inter modalité), l'importance des modes massifiés (fluvial et rail) pour la desserte des ports maritimes, le défi de la gestion de la ressource en eau et du partage des usages de l'eau ainsi que les enjeux de la transition numérique et énergétique du secteur fluvial. Un fort besoin d'innovation dans le secteur de la navigation intérieure pour accompagner ces évolutions a été mis avant à travers plusieurs interventions, ce qui implique de faire rapidement évoluer la réglementation pour permettre ces innovations.

Actualité sur le site du ministère de la transition écologique et solidaire : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/forte-mobilisation-mannheim-150-ans-du-traite-fondateur-liberation-navigation-sur-rhin>

Pour plus d'informations : www.ccr-zkr.org

L'OBLIGATION D'ANNONCE ELECTRONIQUE SUR LE RHIN ETENDUE AUX CITERNES

La CCNR introduira étendra à partir du 1^{er} décembre 2018 l'obligation d'annonce par voie électronique à l'ensemble des bâtiments ayant des citernes fixes à bord. Cette obligation ne s'appliquait jusqu'à présent qu'aux convois et bâtiments transportant des conteneurs.

Cette annonce prévue à l'article 12.01 du [règlement de police pour la navigation du Rhin](#), qui pouvait être transmise par radiotéléphonie, voie écrite ou voie électronique, devra obligatoirement être transmise par voie électronique à compter du 1^{er} décembre 2018 tous les automoteurs-citernes, convois composés d'un ou de plusieurs automoteurs-citernes et/ou de barges-citernes et/ou de chalands-citernes.

COMITE CESNI LE 8 NOVEMBRE A PRAGUE : DE NOMBREUSES VALIDATIONS



Le comité CESNI qui s'est tenu à Prague le 8 novembre 2018 a permis d'acter de nombreux points, et notamment :

- approbation du standard ES-TRIN 2019 (prescriptions techniques) ;
- approbation de la publication, sur le site du CESNI, d'une foire aux questions sur les questions fréquentes sur l'application de l'ES-TRIN et du règlement EMNR aux moteurs installés à bord de bateaux de navigation intérieure ;
- approbation de nombreux standards en application de la directive qualifications professionnelles (cf. point 3 de la présente lettre) ;
- création d'un groupe de travail permanent CESNI / TI dédié aux technologies de l'information (SIF, navigation autonome, cyber sécurité, etc.) ;
- approbation des programmes de travail 2019-2022 "affaires générales", prescriptions techniques (PT), qualifications professionnelles (QP) et technologies de l'information (TI), sachant que des ajustements seront discutés ces prochains mois et validés au CESNI d'avril 2019.

2 – PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

LE STANDARD ES-TRIN 2017

L'acte délégué (UE) 2018/970 de la Commission européenne adopté le 18 avril 2018 modifie l'annexe II de la directive (UE) 2016/1629 et rend applicable à compter du 7 octobre 2018 le standard ES-TRIN 2017.

Voir le standard ES-TRIN 2017 : https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2017/07/ES_TRIN_2017_fr.pdf

Le document CESNI/PT 18_03fr accessible via le lien ci-dessous présente une synthèse des modifications introduites par l'ES-TRIN 2017 par rapport aux prescriptions techniques précédemment en vigueur.

https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2018/05/cesnipt18_03fr.pdf

PUBLICATION DES TEXTES DE TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE (UE) 2016/1629

Dans le cadre de la transposition de la directive (UE) 2016/1629 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE, plusieurs textes ont été préparés. L'un d'eux a déjà été publié, les trois autres sont en cours de signature. Les dispositions de ces textes s'attachent à simplifier la réglementation applicable tout en évitant les sur-transpositions :

1) L'arrêté du 2 octobre 2018 relatif aux zones de navigation des bateaux, publié le 6 octobre 2018. Outre des précisions sur le classement des zones de navigation des bateaux 2, 3 et 4 existantes, cet arrêté introduit des zones 1 de navigation des bateaux de commerce à l'aval de limite transversale de la mer, ainsi que les prescriptions techniques associées, dans les estuaires de la Seine, de la Loire, de la Gironde et du Rhône.

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000037469594&dateTexte=&categorieLi en=id>

2) Un décret simple introduira plusieurs modifications du code des transports afin de prendre en compte les évolutions entre la directive 2006/87/CE et la directive (UE) 2016/1629, telles que le remplacement du certificat communautaire par un « certificat de l'Union », et l'introduction d'un « certificat de l'Union supplémentaire » pour naviguer en zones 1 et 2.

Ce décret introduira également des évolutions réglementaires permettant d'alléger les procédures de délivrance des titres de navigation, et ainsi d'apporter un meilleur service aux professionnels du transport fluvial. Il s'agit en particulier de **l'allongement de la durée maximale des titres de navigation des bateaux hors transport de passagers, qui passe à 7 ans pour les bateaux existants** (contre 5 ans précédemment). **Cette nouvelle durée maximale s'appliquera à compter du renouvellement des titres existants**, qui ont été délivrés sur la base d'éléments permettant d'établir un titre d'une durée maximale de 5 ans (sondage de coque notamment).

Le nouveau texte permettra aussi de dispenser de visite à sec ou de visite à flot les bateaux ou engins flottants de moins de 20 mètres ou de moins de 12 passagers (hors du champ d'application de la directive) disposant d'un marquage CE.

3) Un arrêté abrogeant et remplaçant l'arrêté du 31 décembre 2008 sur les prescriptions techniques des bateaux. Ce nouvel arrêté permettra notamment de renvoyer directement au standard ES-TRIN 2017/1 pour définir les prescriptions techniques applicables aux bateaux et aux engins flottants devant détenir un certificat de l'Union.

4) Un arrêté modifiant l'arrêté du 21 décembre 2007 relatif à la procédure de délivrance et de renouvellement des titres de navigation des bateaux, engins flottants et établissements flottants. Les modifications porteront sur les modifications introduites par la directive (UE) 2016/2629 par rapport à la directive précédente, tels que les certificats communautaires devenus certificats de l'Union et la publication, par la Commission européenne, d'une liste des sociétés de classification agréées.

Le recueil des livres I et II de la quatrième partie du code des transports intégrant les modifications introduite par le décret cité au point 2) sera prochainement publié sur le site Internet du ministère de la transition écologique et solidaire, rubrique « transport fluvial ».

L'AMIANTE A BORD DES BATEAUX ET AUTRES CONSTRUCTIONS FLOTTANTES EN NAVIGATION INTERIEURE

Alors qu'il n'existe à ce jour aucune obligation en matière de repérage amiante ou de diagnostic amiante en navigation intérieure, le décret du 9 mai 2017 sur le repérage amiante avant travaux (RAT) prévoit des arrêtés d'application pour six domaines d'activité, dont les « navires, bateaux et autres engins flottants ».

L'objectif est d'identifier, à travers une norme AFNOR spécifique, les opérations qui pourraient être conduites sur des éléments susceptibles de contenir de l'amiante ainsi que la méthode de

repérage, et de rendre un RAT obligatoire pour ces opérations à travers un arrêté ministériel.

Après une consultation publique pendant la période estivale, la commission AFNOR relative aux « navires, bateaux et autres constructions flottantes en navigation intérieure » s'est réunie le 18 septembre 2018 pour répondre aux commentaires émis lors de cette consultation. Cette norme sera prochainement adoptée, suivie de la publication d'un arrêté ministériel.

MISE EN ŒUVRE DU REGLEMENT EMNR : PUBLICATION DE FICHES PRATIQUES

Le bureau du transport fluvial a réalisé plusieurs fiches explicatives sur les moteurs utilisables en navigation intérieure au titre du nouveau cadre réglementaire sur les prescriptions techniques (standard ES-TRIN 2017) et du [règlement \(UE\) 2016/1628](#), dit règlement EMNR, relatif à la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers.

Ces fiches comprennent :

- une présentation synthétique du règlement EMNR et de son impact en navigation intérieure ;
- une liste des catégories de moteurs utilisables en navigation intérieure ;
- une présentation des numéros de certificats, d'agrément et des marquages moteurs ;
- le détail des évolutions des exigences en matière d'émissions polluantes liées à cette nouvelle réglementation.

Ces fiches sont consultables et téléchargeables sur le site internet du ministère à la rubrique « politiques publiques/Transport fluvial, mer et ports/Fluvial/Motorisation fluviale ou à l'adresse suivante <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/securite-du-transport-fluvial-regles-techniques-et-police-navigation-interieure#e3>

3 – QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES

STANDARDS CESNI RELATIFS AUX QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES : LES « STANDARDS DE PRAGUE »



La [directive \(UE\) 2017/2397](#) 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 est entrée en vigueur le 18 janvier 2018. Cette directive doit être complétée par un ensemble de standards élaborés dans le cadre du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

Après deux années de travaux, ces standards ont été officiellement adoptés lors de la réunion du CESNI qui a eu lieu à Prague le 8 novembre 2018.

Ces quatorze standards sont répartis en quatre catégories :

- les standards pour l'aptitude médicale,
- les standards de compétence : pour le niveau opérationnel, pour le niveau de commandement, pour les experts en navigation avec passagers, pour la navigation sur les voies d'eau intérieure à caractère maritime, pour la navigation au radar, pour les experts en gaz naturel liquéfié,
- les standards concernant les examens pratiques requis pour l'obtention d'un certificat ou d'une autorisation spécifique : navigation au radar, fonction d'expert en navigation à passagers, fonction d'expert en gaz naturel liquéfié, certificat de qualification pour la fonction de conducteur, avec un module supplémentaire sur la supervision dans le contexte de l'examen pratique requis pour l'obtention d'un certificat de qualification pour la fonction de conducteur,
- les standards concernant les simulateurs : exigences techniques et fonctionnelles applicables aux simulateurs de conduite des bateaux et aux simulateurs radar, procédure administrative pour l'agrément de simulateurs de conduite des bateaux et de simulateurs radar.

Suite l'adoption formelle à Prague, ces standards seront en 2019 visés par des actes délégués pris par la Commission européenne et deviendront applicables à compter du 18 janvier 2022, date d'entrée en vigueur de la directive.

4 – LES ENTREPRISES DU TRANSPORT FLUVIAL

PAMI ET PARM : DEUX NOUVEAUX PLANS D'AIDES POUR ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL

Deux plans d'aides en faveur du transport fluvial de marchandises, le plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI) et le plan d'aide au report modal (PARM), ont été approuvés fin mai 2018 par la Commission européenne pour la période 2018-2022. Ces plans, dotés respectivement de 16.5 M€ et 20 M€, sont des leviers importants pour permettre au transport fluvial de marchandises 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.

Ces plans comportent plusieurs évolutions par rapport à la période 2013-2017.

Le PAMI permettra d'accompagner la transition énergétique de la flotte fluviale de marchandises et son adaptation à de nouveaux besoins logistiques. Les aides seront attribuées dans le cadre d'appel à projets annuels. Le plan d'aide s'adresse aux exploitants de bateaux de transport de marchandises (artisans ou armateurs) et également, pour son volet innovation, aux transporteurs de passagers, bureaux d'études, chantiers ou autres prestataires techniques, à condition que l'innovation soit transposable aux bateaux de transport de marchandises.

Le PARM permet quant à lui d'accompagner les entreprises souhaitant intégrer un maillon fluvial dans leurs chaînes logistiques à l'aide de soutiens financiers aux principales étapes d'un projet de report modal : aide à la réalisation d'études logistiques, à l'expérimentation du transport fluvial, et à l'acquisition d'équipements de manutention et d'infrastructures.

Utilisant le seul réseau de transport non saturé, le transport fluvial garantit une grande fiabilité dans les délais d'acheminement et de livraison. Il est particulièrement approprié aux marchandises lourdes et denses, tels que les produits agricoles, les matériaux de construction, les combustibles minéraux et déchets métalliques et, filière en émergence, des conteneurs et des déchets. Le PAMI et le PARM sont des leviers importants pour permettre au transport fluvial de marchandises 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.

En plus de VNF et de l'Etat, d'autres partenaires financeurs, tels que les Régions, sont susceptibles de venir abonder ces plans d'aides.

Un premier appel à projet sur le PAMI a été ouvert pendant l'été 2018. 74 projets ont été déposés, et la sélection des projets qui seront retenus est en cours.

Pour plus d'informations : www.vnf.fr

PUBLICATION DE L'ARRETE DU 24 JUILLET 2018 RELATIF A LA DECLARATION DE CHARGEMENT

L'arrêté du 24 juillet 2018 relatif à la déclaration de chargement sur les voies de navigation intérieure gérées par VNF, pris en application de l'article R. 4461-1 du code des transports, a été publié au JORF le 1^{er} août 2018.

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.

Les dispositions de cet arrêté sont entrées en vigueur au lendemain de sa publication, soit le 2 août 2018, sauf pour l'expérimentation d'obligation de la déclaration dématérialisée sur les bassins de la Seine et de l'Escaut, prévue du 1^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2020.

Plus d'information sur « voyage en ligne » : <http://www.vnf.fr/veli/Login.html>

PREFIGURATION D'UNE INTERPROFESSION FLUVIALE : AVANCEE DES TRAVAUX

La ministre chargée des transports a confié au Préfet François Philizot, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, une mission de préfiguration d'une interprofession fluviale. L'objectif d'une telle structure est de rassembler le secteur fluvial français, sous toutes ses composantes, pour porter les actions collectives indispensables à son développement, en impliquant les différents intervenants de la chaîne de transport de marchandises comme de passagers.

Suite à une première réunion de lancement et d'information le 6 juin, un séminaire d'une journée a été organisé le 24 septembre afin de permettre à l'ensemble des parties prenantes concernées d'échanger les missions qui pourraient relever de cette interprofession, compte tenu des enjeux à

prendre en compte par le secteur fluvial, autour de trois thématiques :

- Développement économique ;
- Innovation & réglementation ;
- Attractivité (promotion, communication et formation).

Les échanges se déroulent également à travers des entretiens bilatéraux entre le Préfet François Philizot et chaque type de partenaire, et à travers des réunions organisées en région pour mieux prendre en compte les spécificités de chaque grand bassin fluvial.

Une nouvelle réunion pour échanger sur une proposition de modèle pour l'interprofession fluviale (missions, membres et partenaires, organisation, etc.) aura lieu le 22 novembre 2018.

TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS : LE PARCOURS DU CONQUERANT SUR LE RHÔNE, DE FOS-SUR-MER A LYON

Un reportage photo réalisé par le ministère de la transition écologique et solidaire, à l'initiative de la DREAL Auvergne Rhône Alpes, valorise le transport fluvial de conteneurs à travers le parcours du convoi « Conquérant », composé d'un pousseur et de deux barges fluviales. En 30 heures, ce convoi de 180 mètres de long transporte des conteneurs sur les 327 km du Rhône qui séparent le terminal conteneurs du grand port maritime de Marseille à Fos sur Mer et le port de Lyon Edouard Herriot.

Un convoi poussé comme le Conquérant peut transporter jusqu'à 400 tonnes de marchandises, ce qui correspond à un train de 110 wagons ou à 175 camions.

Voir le reportage :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/transport-fluvial-marchandises-parcours-du-conquerant>

5 – POLICE DE LA NAVIGATION INTERIEURE

ÉTUDE DU CEREMA : PRECONISATIONS POUR LE SUIVI DES ACCIDENTS FLUVIAUX



Le bureau du transport fluvial a mandaté le [CEREMA](#) pour réaliser une étude afin de formuler des préconisations pour le suivi des accidents fluviaux, à partir d'un l'état des lieux des outils de suivi de l'accidentalité dans les différents modes de transports ainsi que dans d'autres pays européens (phase 1), avant de définir l'architecture d'un outil de suivi informatique (phase 2).

En effet, il n'existe aucun outil de suivi national réellement exploitable même si certaines informations peuvent être disponibles auprès de différents acteurs, en premier lieu les gestionnaires d'infrastructures fluviales et les services instructeurs de la sécurité fluviale. Le secteur de l'assurance est également une source d'information utile dans la compréhension *a posteriori* des circonstances des accidents.

Une réunion de restitution de la phase 1 de cette étude a été organisée le 12 septembre 2018 avec l'ensemble des parties prenantes concernées (services instructeurs de la sécurité fluviale, transporteurs fluviaux, brigades fluviales, sécurité civile, VNF et CNR, assurances). Tous ont confirmé la nécessité de disposer d'un outil national et harmonisé de suivi des accidents et incidents fluviaux. En effet, une meilleure compréhension des accidents et incidents permettrait des évolutions adaptées et pertinentes, aussi bien en matière de réglementation que d'infrastructures. Le besoin de clarifier les règles applicables pour mieux gérer les accidents fluviaux a également été identifié.

Les principales préconisations, qui serviront de point de départ pour la phase 2 de l'étude, sont les suivantes :

- Le périmètre du futur outil doit cibler les voies navigables concernées par la navigation de commerce (transport de passagers et de marchandises, pêche professionnelle). Les voies d'eaux exclusivement utilisées à des fins de loisirs ou de plaisance ne seront donc pas prises en compte.
- Dans ce cadre, il est nécessaire de prendre en compte les accidents significatifs (cf. modèle de suivi des accidents fluviaux aux Pays-Bas et dans l'Union européenne pour le secteur ferroviaire) mais aussi les incidents qui peuvent avoir un impact direct ou indirect sur la sécurité de la navigation commerciale (y compris ceux concernant la plaisance ou les loisirs).
- Le futur outil doit dans la mesure du possible s'appuyer sur les procédures existantes chez les gestionnaires d'infrastructures.

La phase 2 débutera prochainement en partant de l'analyse des outils existants et des besoins des différents types d'acteurs concernés.

LA SIGNALISATION ET LE BALISAGE DES EAUX INTÉRIEURES



Le bureau du transport fluvial a mandaté le CEREMA pour élaborer un guide de la signalisation en eaux intérieures, adressé à l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures fluviales responsables de cette signalisation. Il a pour objectif de les accompagner dans la mise en conformité et la modernisation le cas échéant de la signalisation des voies et plans d'eau au regard des dispositions du règlement général de police de la navigation intérieure (RGPNI).

L'élaboration de ce guide a fait l'objet de plusieurs réunions de travail, notamment avec VNF et la CNR, mais également avec les transporteurs fluviaux, et a été présenté à l'ensemble des acteurs concernés lors d'une réunion organisée le 15 novembre 2018.

Ce guide, qui est une première pour la signalisation en navigation intérieure, est constitué de deux parties. Une première partie décrit les enjeux et les principes de la signalisation fluviale. La deuxième partie, présentée sous forme d'annexes, précise les différents panneaux de signalisation ainsi que des préconisations sur le dimensionnement et les distances d'implantation des panneaux sur la voie d'eau par rapport aux obstacles à signaler. L'étude propose également des schémas type de signalisation selon les situations (entrée de ports, signalisation des barrages et des écluses, passage des ponts, etc.).

6 - INFORMATIONS DIVERSES

LES DERNIÈRES PUBLICATIONS AU JORF



Arrêté du 3 septembre 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 FURUNO France et suppression d'habilitation de la société ATEYS**

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000037392193&fastPos=1&fastReqId=405716437&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>

Arrêté du 2 octobre 2018 relatif au **classement des zones de navigation** des bateaux de commerce, des bateaux de plaisance et engins flottants et aux compléments ou allègements des prescriptions techniques applicables sur certaines de ces zones de navigation

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000037469594&dateTexte=&categorieLien=id>

Décret n° 2018-860 du 8 octobre 2018 portant publication des **décisions CM-I-15 du 11 juin 2015 et CM-I-16 du 9 juin 2016 portant amendements au règlement de police pour la navigation de la Moselle (RPNM)**, adopté le 24 mai 1995, tel que modifié par la décision de la commission de la Moselle CM/2008-I-6 du 19 juin 2008 (1)

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000037476908&dateTexte=&categorieLien=id>

CALENDRIER



CALENDRIER DES RÉUNIONS

LE 22 NOVEMBRE 2018
Réunion sur l'interprofession fluviale
LE 22 NOVEMBRE 2018
Conseil d'administration de la CNBA
LES 7 et 21 NOVEMBRE ET LES 5 et 19 DECEMBRE 2018
Réunions de travail en faveur du verdissement du secteur fluvial
LES 28 et 29 NOVEMBRE 2018
RIVERDATING de VNF : Le rendez-vous des acteurs européens du transport fluvial et de la logistique multimodale



VOS CONTACTS

Le bureau du transport fluvial élabore et met en œuvre la politique de l'Etat à travers quatre domaines d'activité :

1 - L'élaboration et le suivi de la réglementation relative à **la sécurité de la navigation intérieure** (bateaux, police de la navigation, conduite et qualifications des équipages) et l'accompagnement de la mise en place des services d'information fluviale (SIF) ;

2 - **La sûreté du transport fluvial de marchandises et de passagers** par l'adoption de mesures de sûreté ciblées, tout en prenant en compte les réalités du secteur de manière à ne pas dégrader sa rentabilité, ralentir les flux ou perturber la logistique ;

3 - L'accompagnement du **développement économique des activités de transport fluvial** et des ports intérieurs avec l'élaboration de la réglementation relative au secteur d'activité, la mise en œuvre des aides au développement du transport fluvial et le suivi des projets nationaux ou communautaires ;

4 - **L'amélioration des performances environnementales** et la transition énergétique du transport fluvial grâce à la mise en œuvre et le suivi de mesures relatives aux émissions polluantes des moteurs de bateaux, aux eaux usées et à la gestion des déchets.

Qualifications professionnelles, conduite, équipages, CESNI / QP ; sûreté du transport fluvial

Karl DUPART

karl.dupart@developpement-durable.gouv.fr

Prescriptions techniques des bateaux (stabilité, modalités de délivrance des titres de navigation, amiante, CESNI / PT), services d'information fluviale

Michaël PATETTA

mickael.patetta@developpement-durable.gouv.fr

Performances environnementales du transport fluvial (moteurs, carburants alternatifs, gestion des déchets et des eaux usées, CDNI), établissements flottants

Thomas THIEBAUT

thomas.thiebaut@developpement-durable.gouv.fr

Développement économique du transport fluvial et des ports intérieurs

Thomas ROYAL

thomas.royal@developpement-durable.gouv.fr

Habilitation des sociétés installatrices d'appareils de navigation, téléprocédures, communication

Evelyne OLIVARY

evelyne.olivary@developpement-durable.gouv.fr

Police de la navigation intérieure, accidentologie

Julien LE GROS

julien.legros@developpement-durable.gouv.fr

Sujets transversaux

Stéphanie PEIGNEY-COUDERC

stephanie.peigney-couderc@developpement-durable.gouv.fr