

Amélioration des conditions d'accès et de traitement des trafics fluviaux dans les zones et les ports maritimes



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer

**Amélioration des conditions d'accès
et de traitement des trafics fluviaux
dans les zones et les ports maritimes**

établi par

Jacques FISCHER,
Pierre MONADIER,
ingénieurs généraux des ponts et chaussées

Vincent ALLAIS,
ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'Etat,
chef d'arrondissement

Destinataire

Le Directeur du Cabinet du Secrétaire d'Etat aux transports et à la mer



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

note à l'attention de

Monsieur le Directeur du Cabinet
du Secrétaire d'Etat aux transports et à la mer

ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer



conseil général
des Ponts
et Chaussées

Le Vice-Président

La Défense, le 22 JUIL. 2003

Référence : Affaire n° 2003-0004-01

Par note du 20 décembre 2002, vous avez demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission sur l'amélioration des conditions d'accès et de traitement des trafics fluviaux dans les zones et les ports maritimes.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par MM. Jacques FISCHER, Pierre MONADIER, ingénieurs généraux des ponts et chaussées et Vincent ALLAIS, ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'Etat, chef d'arrondissement.

Ce rapport me paraît communicable aux termes de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois.

Claude MARTINAND

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 62 62
mél . Cgpc
@equipement.gouv.fr

Diffusion du rapport n° 2003-0004-01

- le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer 1 ex
- le directeur des transports terrestres 2 ex
- le directeur des affaires maritimes et des gens de mer 2 ex
- le directeur du transport maritime, des ports et du littoral 2 ex

- le président de la 4ème section 2 ex

- MM. FISCHER, MONADIER, ALLAIS 3 ex

SOMMAIRE

I – Objet du rapport	p. 5
II – Les trafics fluviaux dans les ports maritimes	p. 6
II.1 – Résultats généraux	p. 6
II.2 – Port de Dunkerque	p. 7
II.3 – Port du Havre	p. 7
II.4 – Port de Rouen	p. 8
II.5 – Port de Nantes-Saint-Nazaire	p. 9
II.6 – Port de Bordeaux	p. 9
II.7 – Port de Marseille	p. 9
III – Conditions de navigation des bateaux dans les eaux maritimes	
III.1 – Zones maritimes et fluviales	p.10
III.2 – La législation maritime et ses conséquences socio-économiques	p.11
III.3 – La réglementation fluviale en zone fluvio-maritime	p.13
III.4 – Difficultés actuelles	p.16
III.5 – Solutions envisageables	p.18
III.6 – Cas particulier des ports	p.18
III.7 – Le pilotage	p.19
III 8 – Sécurité et matières dangereuses	p.21
III 9 – Sûreté	p.21
IV – Traitement des trafics fluviaux dans les ports maritimes	
IV.1 – Les dockers	p.22
IV.2 – Les outillages	p.22
IV.3 – Les ouvrages d’accostage	p.24
IV.4 – Les priorités d’utilisation	p.25
V – Particularités de certains ports	
V.1 – Port autonome de Dunkerque	p.26
V.2 – Port autonome du Havre	p.26
V.3 – Port autonome de Rouen	p.28
V.4 – Port autonome de Nantes – Saint-Nazaire	p.28
V.5 – Port autonome de Bordeaux	p.30
V.6 – Cas de Marseille	p.31
V.7 – Divers	p.32
VI – Autres freins au développement du trafic fluvial	
VI.1 – Le réseau	p.32
VI.2 – La structure de la profession	p.33
VII – Recommandations	
VII.1 – Conditions de navigations des bateaux	p.33
VII.2 – Traitement des trafics fluviaux	p.37

ANNEXES

Annexe 1 – Lettre de mission du 20 décembre 2002	p.39
Annexe 2 – Personnes rencontrées	p.41
Annexe 3 – Sigles employés	p.45
Annexe 4 – Définitions et principales dispositions des termes et expressions employées	p.46
Annexe 5 – Textes de référence	p.61
Annexe 6 – Trafics fluviaux en provenance ou à destination des ports maritimes autonomes en 1992, 1997 et 2002	p.67

I – Objet du rapport

Le mode de transport fluvial présente de grands avantages : le plus respectueux de l'environnement, il permet d'écouler sans encombre des flux importants et constitue de ce fait une précieuse alternative à l'encombrement routier dû aux poids lourds ; un convoi poussé peut transporter une charge équivalente à celle de 200 camions. De surcroît, une bonne synergie entre le transport fluvial et les ports maritimes est certainement un élément important de la compétitivité de ces derniers.

C'est pourquoi le développement du trafic fluvial est un des objectifs importants de la politique des transports.

Mais, hormis l'exception rouennaise, la part du fluvial dans les ports maritimes reste en moyenne inférieure à 5 % et des améliorations sont donc nécessaires.

Indépendamment des considérations pesant sur les infrastructures et leur exploitation, on peut s'interroger sur les contraintes réglementaires et économiques qui pourraient constituer des freins au développement des trafics fluviaux dans les ports maritimes. C'est dans cette optique que le Secrétaire d'Etat aux transports et à la mer a demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission portant sur l'amélioration des conditions d'accès et de traitement des trafics fluviaux dans les ports maritimes, en examinant plus précisément les deux volets suivants :

- ♦ « les conditions de navigation des bateaux fluviaux dans les eaux maritimes des fleuves et les conditions d'accès de ces bateaux aux ports maritimes : prescriptions techniques, pilotage, législation sociale maritime, réglementations en matière de sécurité, de sûreté, de marchandises dangereuses, etc. ; »

- ♦ « le traitement des trafics fluviaux dans les ports maritimes : outillages, conditions de manutention, etc. »

Il était demandé de porter une attention particulière aux aspects économiques, d'examiner les possibilités d'évolutions réglementaires et techniques, et, en définitive, de présenter un rapport d'analyse et de propositions (cf. lettre de mission du 20 décembre 2002, annexe 1).

Tel est l'objet du présent rapport qui, bien entendu, a été élaboré après consultation des quatre directions d'administration centrale concernées,¹ des représentants des autorités portuaires, de V.N.F., des syndicats professionnels et des services portuaires concernés (cf. annexe 2) ; en outre, elle a été menée en étroite concertation avec l'inspection générale des affaires maritimes.

¹ Direction du transport maritime, des ports et du littoral, Direction des transports terrestres, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, Etablissement national des invalides de la marine.

Il est par contre regrettable qu'aucun déplacement n'ait pu, faute de crédits, être effectué en Belgique ou aux Pays-Bas pour prendre connaissance des conditions pratiques de traitement des trafics fluviaux dans les ports d'Anvers et de Rotterdam, et dans leurs accès maritimes.

En matière de terminologie, et pour éviter toute ambiguïté, il est précisé qu'on désignera par la suite, suivant les définitions en vigueur, par **navire** tout bâtiment de mer, et par **bateau** tout bâtiment de navigation intérieure.

II – Les trafics fluviaux dans les ports maritimes

Après avoir présenté quelques résultats généraux, le présent chapitre donne, en reprenant pour l'essentiel le contenu d'une note élaborée par V.N.F., des renseignements particuliers aux principaux ports français.

II.1 – Résultats généraux

Les trafics en provenance ou à destination des principaux ports maritimes empruntant la voie fluviale se récapitulent comme suit, en millions de tonnes, selon les indications fournies par V.N.F. :

Ports	1992 (Mt)	1997 (Mt)	2002 (Mt)	Variation 2002 / 1992
Dunkerque	1,43	1,44	1,49	+ 4,2 %
Le Havre	3,17	2,96	4,52	+ 42,6 %
Rouen	3,95	2,69	3,71	- 6,1 %
Nantes-Saint-Nazaire	0,44	0,29	-	disparition
Bordeaux	0,31	0,02	-	disparition
Marseille	1,42	1,27	1,63	+ 14,8 %

Au cours des dix dernières années, le volume du trafic empruntant la voie fluviale a augmenté fortement pour Le Havre, moyennement pour Marseille, légèrement pour Dunkerque, a diminué légèrement pour Rouen et a disparu complètement pour Nantes et Bordeaux qui n'avaient déjà, en 1992, qu'une faible activité fluviale.

Pour les mêmes années, les trafics maritimes des mêmes ports ont été les suivants, selon les statistiques établies par la D.T.M.P.L. :

Ports	1992 (Mt)	1997 (Mt)	2002 (Mt)	Variation 2002/1992
Dunkerque	40,20	36,58	47,58	+ 18,4 %
Le Havre	53,11	59,69	67,70	+ 27,5 %
Rouen	23,10	20,00	19,59	- 15,2 %
Nantes-Saint-Nazaire	24,84	26,12	31,65	+ 27,4 %
Bordeaux	9,30	8,36	8,61	- 7,4 %
Marseille	90,42	94,27	92,26	+ 2,0 %

Les parts de l'acheminement fluvial dans le trafic maritime total ont donc évolué comme l'indique le tableau ci-dessous

Ports	1992	1997	2002
Dunkerque	3,56 %	3,94 %	3,13 %
Le Havre	5,97 %	4,96 %	6,68 %
Rouen	17,10 %	13,45 %	18,94 %
Nantes-Saint-Nazaire	1,77 %	1,11 %	-
Bordeaux	3,33 %	0,39 %	-
Marseille	1,57 %	1,35 %	1,77 %

Les résultats peuvent se résumer comme suit :

- Le trafic fluvial, déjà très faible en 1992, a complètement disparu à Nantes-Saint-Nazaire et à Bordeaux.
- La part du trafic fluvial dans le trafic portuaire total est traditionnellement forte à Rouen, assez faible au Havre, faible à Dunkerque et très faible à Marseille.
- La part du trafic fluvial dans le trafic maritime total a été, en 1997, inférieure dans tous les ports, sauf Dunkerque, à celle constatée en 1992, puis a remonté par la suite, sauf à Nantes-Saint-Nazaire et à Bordeaux.
- La part du trafic fluvial dans le trafic maritime total a légèrement augmenté entre 1992 et 2002 pour les ports du Havre, de Rouen et de Marseille et a légèrement diminué pour le port de Dunkerque.

II.2 - Port de Dunkerque

Le trafic fluvial de Dunkerque a fortement baissé depuis le début des années 1980 en raison de la chute de l'activité liée au transport de produits énergétiques.

En faisant abstraction des trafics transmanche et des trafics destinés à la sidérurgie locale, notamment le minerai, la part de marché occupée par la voie fluviale s'établit à environ 5,3 %.

II.3 – Port du Havre

Le trafic fluvial du port du Havre a connu des fluctuations très importantes, croissant d'un peu moins de 5 Mt en 1975 à près de 7,5 Mt en 1980, puis s'effondrant à moins de 2 Mt en 1987 pour remonter à environ 4,5 Mt en 2002, avec un flux de l'ordre de 40 % en sorties et de 60 % en entrées.²

C'est, en valeur absolue, le plus important trafic fluvial de tous les ports maritimes français, mais avec seulement 7 % des pré et post acheminements maritimes (alors qu'à Anvers et Rotterdam, la part modale du fleuve atteint environ 40 % et 50 %.

² Ce qui représente une amélioration ponctuelle sensible, la répartition de l'année précédente ayant été de 33 % et 67 %.

Les trafics fluviaux se répartissent en trois grandes masses de produits :

- Le charbon est très volatil, passant de 3 Mt en 1980 -1981 à 0,16 Mt en 1987.
- Les produits pétroliers ont diminué de près de 3,8 Mt en 1979 à 1 Mt en 1988, pour croître ensuite jusqu'à 1,9 Mt en 2002.
- Les autres produits dépassent en 2002 le niveau de 1,8 Mt constaté en 1975, après un plateau bas de quelque 0,6 Mt de 1986 à 1996.

Le trafic de conteneurs mérite évidemment d'être mentionné, eu égard à la place importante du port du Havre dans ce domaine et à son projet Port 2000 ; mais la part du fluvial en matière de conteneurs reste encore bien faible, quoiqu'une ligne se soit développée avec LOGISEINE ; cette ligne reliant Le Havre et Gennevilliers comporte trois aller-retours par semaine (navigation 24 h/24, 365 jours par an), avec des convois d'une capacité maximale de 264 E.V.P., soit deux barges de 132 E.V.P. sur trois niveaux chacune. L'ambition du port est de passer d'un trafic fluvial actuel de 38 000 E.V.P. par an à 120 000 E.V.P. en 2010, dans le contexte de Port 2000.

L'évolution globale du trafic dépend beaucoup de la conjoncture énergétique, mais la part des produits autres qu'énergétiques tend à s'accroître, pour représenter environ 40 % du total en 2002. Ce dernier ensemble regroupe des produits très différents les uns des autres et sa structure a subi de grandes modifications depuis 1975. Il comprend actuellement, pour l'essentiel, des matériaux de construction (47 %), des divers (véhicules, conteneurs... 30 %), des produits chimiques et des engrais (22 %).

II.4 – Port de Rouen

En 2002, le trafic fluvial enregistré sur l'emprise du Port autonome de Rouen a été de 3,7 Mt, dont 2,1 Mt sur le site portuaire maritime (Rouen, Canteleu, Petit et Grand Couronne, Petit et Grand Quevilly). Il est en hausse par rapport au milieu des années 1990 où il s'établissait à environ 2,7 Mt. Mais il est en forte baisse par rapport au début des années 1980 en raison de la réduction de l'activité liée aux produits énergétiques (charbon et produits pétroliers).

La part de marché occupée par la voie fluviale dans les pré et post acheminements du port s'établit globalement à quelque 14,5 % en 2002, pour son site principal situé à Rouen même ; ce port autonome maritime est celui où la part du trafic fluvial est nettement la plus importante, en valeur relative.

L'une des spécialités du port de Rouen est constituée par les produits céréaliers et alimentaires dont 1 Mt a emprunté en 2002 la voie fluviale, ce dernier trafic étant très dépendant du niveau du trafic maritime. A peu près constante depuis la fin des années 1990, la part de marché occupée par la navigation intérieure dans les pré-acheminements de céréales s'est établie en 2002 à 14,2 %.

II.5. Port de Nantes-Saint-Nazaire

Le trafic interne à l'estuaire est passé de 3,53 Mt en 1992 à 1,62 Mt en 1997 et 2,08 Mt en 2002, en ne prenant en compte que les déchargements effectués à l'intérieur de la circonscription du port autonome. Il est composé de :

- produits pétroliers, à raison de 0,39 Mt en 1992, 0,42 Mt en 1997, ces transports ayant complètement disparu en 2002,
- charbon, entre Montoir et la centrale de Cordemais, à raison de 2,33 Mt en 1992, 0,99 Mt en 1997 et 2,01 Mt en 2002,
- sable, à raison de 0,81 Mt en 1992, 0,21 Mt en 1997 et 0,73 Mt en 2002.

II.6 – Port de Bordeaux

Le trafic interne à la circonscription du port autonome est passé de 0,02 Mt en 1993 à 0,29 Mt en 2002 :

- les céréales sont en voie de disparition, avec un palier de l'ordre de 0,02 Mt de 1993 à 1997, suivi d'une décroissance rapide jusqu'à 3 700 t en 2002 ;
- un trafic de granulats prélevés dans l'estuaire et déchargés à Grattequina est apparu en 2001, avec 0,04 Mt pour la première année et 0,24 Mt en 2002 ;
- un trafic d'huile entre Bassens et l'usine Lesieur (Céréol) située près des bassins à flot est également apparu en 2001, avec 0,02 Mt pour la première année et 0,04 Mt en 2002.

II.7 – Port de Marseille

Comme dans les autres ports, l'activité fluviale est très dépendante de la conjoncture énergétique, tout particulièrement pour les produits pétroliers. En 2002, le trafic fluvial réalisé sur l'emprise du port autonome a porté sur 1,6 Mt, représentant une part de marché de 1,7 %.

Depuis le milieu des années 1990, on observe une évolution positive qui porte sur :

- les céréales, dont le trafic a atteint 0,48 Mt en 2002, contre 0,13 Mt en 1995 et 6 200 t en 1990,
- la chimie, avec 0,25 Mt en 2002 contre 3 200 t en 1990.

A ce sujet, il y a lieu de mentionner le développement récent d'un important trafic de M.V.C. (mono vinyl chlorure, produit de base du P.V.C.), entre Feyzin, au sud de Lyon, et Lavera, suite à l'extension d'installations d'Elf Atochem près de Lyon ; ce trafic, qui pourrait assez rapidement atteindre, voire dépasser, les 0,4 Mt, est particulièrement intéressant pour le mode fluvial dans la mesure où il était précédemment traité par le rail.

Le trafic de conteneurs a récemment trouvé un nouveau souffle avec l'arrivée de R.S.C., filiale de l'armement C.M.A.

III – Conditions de navigation des bateaux dans les eaux maritimes

III.1 – Zones maritimes et fluviales

Il convient de distinguer au moins deux grands cas de figure, d'une part les ports d'estuaire du type Rouen ou Nantes – Saint-Nazaire, d'autre part des ports extérieurs dont le prototype est Marseille-Fos.

1) Dans les ports d'estuaire, se juxtaposent en pratique trois zones principales :

- en amont, les eaux intérieures, zone purement fluviale limitée par le premier obstacle à la navigation maritime pour les navires qui remontent l'estuaire (limite des affaires maritimes) ; c'est par exemple le pont Jeanne d'Arc pour Rouen ;
- en aval, la mer, au-delà de ce qu'on appelle la « limite transversale de la mer » ; cette notion est définie de façon plus administrative que technique faute de pouvoir bien caractériser une limite à la mer³ ; la « limite de la mer » est définie dans le cas de la Seine par le décret du 24 février 1869 et dans le cas de la Loire par le décret du 8 novembre 1854 ;
- une zone intermédiaire, accessible tant à la navigation maritime qu'à la navigation fluviale, portant selon les textes différentes appellations et dénommée dans le présent rapport « eaux fluvio-maritimes ».

D'autres délimitations, qui interfèrent d'ailleurs avec les précédentes, peuvent présenter également une importance :

- port, défini par ses limites administratives au sens de l'article R. 151-1 du C.P.M. (code des ports maritimes),⁴
- zone de pilotage obligatoire, telle que définie par le règlement particulier de la station de pilotage du port considéré.

2) Dans les ports extérieurs, la configuration des trois zones principales distinguées en estuaire perd, au moins pour partie, de sa pertinence et il convient de considérer pour l'essentiel :

- le port, défini par ses limites administratives au sens de l'article R. 151-1 du C.P.M.,
- la mer, au-delà des limites du port.

La zone de pilotage obligatoire reste également à retenir.

Pour Marseille-Fos, les bateaux naviguant sur le Rhône ont accès aux eaux maritimes du golfe de Fos et, en conséquence, à l'étang de Berre ; ils sont en eaux maritimes jusqu'au pont de Trinquetaille, à Arles. Par contre, la limite de la mer située en aval de Port-Saint-Louis-du-Rhône n'est pas pertinente pour les navires en provenance ou à destination de Fos.

³ Elle a un triple rôle de séparation : DPM et DPF, compétences respectives du préfet terrestre et du préfet maritime, réglementations de la navigation différentes.

⁴ La circonscription des ports autonomes, telle que définie par les articles L. 111-2 et L. 111-3 du CPM, n'a pas d'incidence sur les considérations du présent rapport.

III.2 – La législation maritime et ses conséquences socio-économiques

III.2.1. Définition et règles de la navigation maritime

Au plan administratif, la navigation est considérée comme maritime lorsque les bâtiments ou engins flottants qui la pratiquent, désignés alors sous le terme générique de « navires », se déplacent en mer et dans les eaux qui s’y rattachent : les ports, naturellement, mais aussi les voies d’eau qui permettent de gagner ces ports. Cette définition a induit la notion de limite amont à la navigation maritime en tant que « premier obstacle s’opposant à la navigation des bâtiments de mer », comme indiqué en III.1 ci-dessus.

La navigation maritime obéit à des règles spécifiques qui ont leur cohérence propre et comportent :

- des aspects administratifs, fiscaux et juridiques (francisation notamment) ;
- des aspects techniques relatifs à la capacité de ces bâtiments et engins à affronter la mer ;
- des aspects socio-économiques relatifs :
 - au droit du travail des marins qui constituent les équipages (conditions d’engagement et conditions d’emploi) ;
 - aux obligations particulières des marins en matière disciplinaire et pénale ;
 - aux conditions de qualification et à la fixation des effectifs concourant à la sécurité ;
 - au régime social particulier des marins.

Ce corpus de règles, complexe du fait de ses différents volets, vise à la protection des personnes embarquées (équipages et passagers) et des biens (navires et cargaisons) et, préoccupation plus récente, à la prévention de la pollution du milieu marin ainsi que, d’une façon générale, au bon déroulement de « l’expédition maritime », ce que l’on pourrait qualifier aujourd’hui d’entretien des conditions pour un développement équilibré et efficace des activités maritimes. Un document administratif essentiel atteste, pour un navire donné, du respect de l’ensemble des règles et l’autorise à être exploité : le titre de navigation, délivré par l’administration des affaires maritimes, qui consacre le caractère maritime de la navigation effectuée.

Il existe trois titres de navigation (loi du 1^{er} avril 1942) :

- le rôle d’équipage ;
- le permis de circulation ;
- la carte de circulation individuelle ou collective

Seul le premier document, le plus élaboré, présente de l’intérêt dans le cadre du présent rapport. Ce rôle d’équipage, qui a valeur d’acte authentique, est délivré dès lors que l’équipage est constitué de marins professionnels «de la marine marchande » ; ces derniers doivent répondre à un certain nombre de conditions de nationalité, de moralité, de qualification et d’aptitude physique.

Le rôle d’équipage constitue la liste des marins embarqués et constate les conditions de leur engagement, leur fonction à bord et la durée de leur embarquement. Il entraîne pour le marin l’affiliation obligatoire au régime de protection sociale de l’E.N.I.M. et, à cet égard, il

sert de document de base pour le calcul des contributions et des cotisations propres à ce régime.

La délivrance d'un rôle d'équipage a donc des incidences majeures ; pour ce qui concerne la navigation dans les eaux fluvio-maritimes, elle s'inscrit dans le cadre réglementaire décrit ci-après.

III.2.2 Cadre réglementaire relatif à la navigation dans les eaux fluvio-maritimes

C'est la loi du 1^{er} avril 1942 qui définit la navigation maritime et pose le principe que les navires la pratiquant sont astreints à la possession d'un titre de navigation et, singulièrement, d'un rôle d'équipage lorsque l'équipage est constitué de marins professionnels.

La navigation maritime est bien entendu la navigation pratiquée en mer mais aussi dans les estuaires, les fleuves, les rivières et canaux dans les limites fixées par un acte à valeur législative auquel renvoie⁵ la loi de 1942 : le décret-loi du 17 juin 1938.

Ce dernier et son décret d'application du 11 juin 1954⁶ définissent les dispositions actuellement en vigueur de l'assujettissement ou non à la délivrance d'un rôle d'équipage :

1) Sont réputées maritimes les eaux comprises entre la limite transversale de la mer et le 1^{er} obstacle à la navigation des bâtiments de mer (ou limite des affaires maritimes), ces deux limites étant fixées par décret.

2) Un rôle d'équipage est obligatoirement délivré (liste limitative présentée ci-dessous de façon synthétique) :

- ◆ aux bâtiments servant au transport des marchandises ou de passagers, autopropulsés ou remorqués (ou poussés), lorsque leur navigation s'effectue exclusivement en aval du 1^{er} obstacle à la navigation maritime, la même règle s'appliquant aux unités qui les remorquent (ou les poussent),

- ◆ aux unités affectées au service des navires de mer (remorquage, pilotage, amarrage),

- ◆ aux dragues et autres engins de servitude des services de l'équipement et des ports (et par extension au G.I.E. Dragages - Ports),

- ◆ aux navires de pêche.

3) Les bateaux (fluviaux) peuvent naviguer entre le 1^{er} obstacle à la navigation maritime et la limite de la mer ; ils doivent pour ce faire répondre à des dispositions particulières de la réglementation fluviale et leurs capitaines doivent être titulaires d'une qualification reconnue.

4) Les bateaux non astreints à rôle d'équipage ne sont pas autorisés à franchir la limite de la mer sauf dérogation accordée par les affaires maritimes qui apprécient si les unités concernées ont la capacité (construction et armement) pour le faire.

⁵ En fait, la loi de 1942 renvoie expressément à une loi du 11 mars 1941 mais cette dernière a été annulée en 1946 en même temps qu'étaient remises en vigueur les dispositions du décret-loi du 17 juin 1938 relatif à la modification des limites de l'inscription maritime.

⁶ Décret n° 54-668 du 11 juin 1954 déterminant, en exécution du décret-loi du 17 juin 1938, les conditions d'application de la réglementation de l'Inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer.

III.3. La réglementation fluviale en zone fluvio-maritime

III.3.1. Fondements d'une réglementation particulière à la zone fluvio-maritime

On comprend facilement que, pour des raisons de sécurité, des prescriptions techniques particulières soient imposées aux bateaux naviguant en zone fluvio-maritime. Les bateaux ont bien un certificat de navigabilité, mais les conditions qu'ils rencontrent dans les eaux fluvio-maritimes, et a fortiori en mer, peuvent à l'évidence être bien plus dures que dans les fleuves et voies navigables intérieures ; le problème soulevé présente en gros trois aspects.

1) D'une part, la houle venant du large peut créer une agitation plus ou moins importante du plan d'eau, et il faut donc que les caractéristiques des bateaux soient dimensionnées en conséquence ; bien sûr, les différentes zones d'un port maritime sont plus ou moins abritées, mais, dès qu'on s'écarte des ouvrages de protection du port, les conditions de navigation deviennent plus difficiles ; à l'évidence, on conçoit que les bateaux ne soient pas conçus pour aller en pleine mer. Il convient de remarquer en outre que l'agitation du plan d'eau est très dépendante du vent et des conditions météorologiques ; cela signifie que si même un bateau peut être autorisé à aller dans une certaine zone maritime, il ne le pourra que sous certaines conditions météorologiques ; mais, après tout, les bateaux connaissent une limitation de même nature dans les voies de navigation intérieure : lorsque les débits de crues dépassent certaines valeurs, ils ne sont plus autorisés à naviguer qu'à leurs risques et périls, à défaut d'en recevoir l'interdiction (notamment pour les bateaux à passagers). Il y a lieu d'observer aussi que les ports peuvent être plus ou moins naturellement protégés ; ainsi, le golfe de Fos, très ouvert sur le sud et le sud-est, est rarement bien agité du fait que les vents forts proviennent le plus souvent du nord : la configuration du site fait que la houle n'a pas le temps de se former.

2) D'autre part, en site portuaire, qu'il s'agisse des bassins ou des chenaux, les bateaux sont amenés à croiser et fréquenter des navires, dont la taille peut être sans commune mesure avec leur taille propre ; le navire peut créer un sillage important, qui, comme dans le cas des vagues ou du clapot évoqués précédemment, peut nuire gravement à la stabilité et à la flottabilité du bateau ; mais, ici, on doit se prémunir en toutes circonstances de ce risque. Par ailleurs, la présence simultanée de navires et de bateaux est un possible facteur de risques, d'autant que leurs tailles peuvent présenter de grands écarts et que marins et mariniers ont l'habitude d'évoluer dans des mondes très différents ; il faut considérer notamment, qu'un grand navire ne peut tourner ou ralentir que lentement malgré la puissance de ses machines, et que bien des bateaux sont assez peu manœuvrants du fait d'une faible motorisation.

3) Dans ce contexte, on comprend qu'il est important que chacun sache bien ce que l'autre va faire, pour éviter que bateau et navire ne se retrouvent sur une route de collision. Il est indispensable que les compétences techniques des agents assumant la responsabilité de la navigation incluent une bonne connaissance pratique des règles et des conditions de navigation dans cette zone.

III.3.2 – Prescriptions techniques relatives aux bateaux en zone fluvio-maritime

Les considérations précédentes conduisent à imposer des caractéristiques minimales aux bateaux allant dans les eaux fluvio-maritimes, en plus des normes qu'ils ont à respecter en matière de navigation intérieure ; ces caractéristiques portent notamment sur :

- la structure même du bateau, qui doit pouvoir résister le cas échéant à des efforts, dus aux vagues ou au sillage des navires, plus importants que ceux auxquels il est exposé en navigation intérieure ;
- le franc-bord, souvent faible pour les bateaux, qui doit être suffisant pour qu'il n'y ait pas de risques de pénétration d'eau à bord, en cas d'agitation du plan d'eau ; à noter que le franc-bord peut être plus faible si le pont est couvert et de résistance suffisante ;
- la motorisation, qui doit être suffisante pour que le bateau puisse manœuvrer en sécurité et à temps, dans un site où il sera amené à côtoyer de grands navires ; toutefois, on peut observer ici que si les bateaux ou convois fluviaux ont souvent une faible puissance eu égard à leur taille et en comparaison de celle des navires, leurs appareils de propulsion et de gouverne les rendent relativement bien manœuvrants par rapport à ces derniers qui évoluent mal en raison de leur grande inertie ;
- les agrès supplémentaires requis en eaux maritimes.

Les dispositions techniques relatives à la conception des bateaux à passagers sont actuellement définies par le décret n° 70-810 du 02.09.1970 et ses textes d'application. Ces documents distinguent deux groupes de voyages (et par ellipse deux groupes de bateaux), et « sont en principe classés dans le premier groupe les voyages effectués sur les plans d'eau susceptibles d'être le siège de forts courants, d'une agitation importante, d'un trafic intense ou comportant des obstacles rendant la navigation difficile ». Les textes comportent, pour les bateaux du premier groupe, des prescriptions plus sévères que celles imposées aux bateaux du deuxième groupe, notamment en matière de stabilité, de franc-bord et d'engins de sauvetage.

Les dispositions techniques relatives à la conception des bateaux de marchandises sont définies par la directive communautaire 82/714/CEE du 04.10.1982 et les textes pris pour sa transcription en droit français, en particulier le décret n° 88-228 du 07.03.1988. Ces documents distinguent très clairement, dans les eaux intérieures, quatre zones de navigation dont deux seulement présentent de l'intérêt dans le cadre du présent rapport ⁷ :

- zone II coïncidant avec les eaux fluvio-maritimes des fleuves distinguées en III.1 ci-dessus,
- zone IV comprenant les autres voies et plans d'eau du réseau national.

Ces textes comportent également, pour la navigation en zone II, des prescriptions plus sévères que celles imposées pour la navigation en zone IV, notamment en matière de franc-bord, de stabilité, de feux et marques, de matériel de signalisation sonore, de moyens de mouillage et de dispositions particulières applicables aux convois poussés.

Un projet de directive communautaire en cours de mise au point doit traiter le cas de tous les bateaux, qu'ils soient affectés au transport des passagers ou des marchandises. Il reprend la distinction des quatre zones de navigation introduite par la directive 82/714/CEE.

⁷ Se reporter à l'annexe 4 pour la définition précise de ces zones

III.3.3. Qualifications des personnels de conduite en zone fluvio-maritime

Les conditions de conduite des bateaux fluviaux sont actuellement fixées par le décret n° 91-731 du 23.07.1991 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant dans les eaux intérieures et de ses textes d'application. Mais ce dispositif est en cours de bouleversement pour prendre en compte les dispositions de la directive 96/50/CE du Conseil en date du 23.07.1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite des bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté, qu'il s'agisse de bateaux à passagers ou de bateaux de marchandises.

La transcription en droit français de ce document est en voie d'achèvement. Il a déjà donné lieu à l'élaboration du décret n° 2002-1104 du 29.08.2002 modifiant le décret n° 91-731 du 23.07.1991 et un projet d'arrêté d'application de ce nouveau texte est en cours de mise au point. Dans la mesure où il est prévu que le nouveau dispositif entre en application au 01.01.2004, le présent rapport n'a pas de raison de s'intéresser à l'ancien dispositif.

La directive 96/50/CE et le décret n° 91-731 modifié distinguent deux groupes de voies :

- groupe A ensemble des eaux intérieures à l'exception des voies sur lesquelles s'applique le règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin (Rhin et certains de ses affluents),
- groupe B voies du groupe A à l'exception des voies à caractère maritime.

Ces textes comportent des dispositions claires et souples, avec notamment :

- deux certificats distincts pour les groupes de voies A et B, le titulaire d'un certificat de capacité du groupe B pouvant échanger ce certificat contre un certificat de capacité du groupe A s'il satisfait à l'une des conditions suivantes :

- a) avoir réussi un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte notamment sur les conditions de navigation dans les eaux maritimes ;

- b) présenter un titre de conduite en mer ou la licence de patron-pilote prévu par le décret du 03.09.1970 ;

- une épreuve complémentaire relative à la connaissance des conditions locales de navigation pour la conduite de bateaux de commerce sur certaines voies définies par arrêté du ministre chargé des transports ;

- une épreuve complémentaire relative à la connaissance de la sécurité des passagers, notamment dans le cas d'accident, d'incendie et de naufrage, pour la conduite de bateaux à passagers sur certains secteurs de navigation définis par arrêté du ministre chargé des transports.

III.3.4. Difficultés rencontrées pour la mise en place de la réglementation européenne

Qu'il s'agisse des prescriptions techniques relatives aux bateaux ou des dispositions relatives aux qualifications des personnels de conduite, la réglementation européenne en matière de navigation intérieure est largement calquée sur la réglementation internationale applicable au Rhin et à certains de ses affluents, dans le cadre de la convention de Mannheim du 17.10.1868 modifiée. Cette réglementation est très généralement considérée comme

satisfaisante, et est périodiquement actualisée en fonction de l'évolution des conditions techniques et économiques, voire sociales.

Mais plusieurs difficultés sont rencontrées pour sa mise en œuvre en France.

1) Confiée aux commissions de surveillance instituées par le décret du 17.04.1934 modifié, la délivrance des permis de navigation, autorisations et certificats communautaires d'une part et des certificats de capacité et attestations spéciales d'autre part, s'effectue dans des conditions peu satisfaisantes analysées en dernier lieu par le rapport sur l'exercice des missions de l'Etat en matière de sécurité des bateaux de navigation intérieure, déposé par MM. P. Pierron et J.-Y. Hamon en août 2000⁸. Ils ont formulé des propositions pour la modernisation des conditions de délivrance de ces documents.

2) Il n'existe pas, au sein de l'administration française, d'équipe compétente en matière de conception et de conduite des bateaux, qui soit à même de prendre une part active et efficace dans les discussions menées au plan européen sur la modernisation des conditions d'exercice de la navigation intérieure. Du moins dans le domaine technique, les dispositions communautaires nous sont imposées sans examen ni discussion. De même, aucune équipe technique n'est disponible pour veiller à la bonne introduction de la réglementation européenne en France, puis pour encadrer sa mise en application pratique.

3) Pour ce qui concerne plus particulièrement la réglementation communautaire nouvelle relative aux qualifications des personnels de conduite, la DTT considère que toutes les voies navigables du réseau français appartiennent au groupe B, dans la mesure où la directive 91/676/CEE du 16.12.1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure ne comporte aucune voie d'eau française dans son annexe II donnant la liste des voies d'eau à caractère maritime. Selon cette interprétation, les voies relevant de la zone II considérée en III.3.2 ci-dessus n'ont pas de caractère maritime. Cette interprétation et ses implications concernant la qualification des personnels de conduite n'apparaissent pas acceptables et l'absence de voies d'eau françaises dans l'annexe II de la directive 91/676/CEE doit être considérée comme une omission.

III.4 Difficultés actuelles

Les motivations du décret-loi de 1938 étaient de trois ordres :

- ♦ préoccupation d'ordre social avec le souci de ne pas priver les « inscrits maritimes » (désormais « marins de la marine marchande ») de leur statut et de leur régime de protection sociale ;
- ♦ préoccupation d'ordre technique avec le maintien de la sécurité de la navigation maritime ;
- ♦ enfin, préoccupation d'ordre militaire avec le souci du recrutement suffisant de marins mobilisables par la marine nationale.

Aujourd'hui, le contexte a changé mais persiste l'aspect technique et, dans une certaine mesure, l'aspect social. L'élément nouveau est l'apparition de la préoccupation

⁸ Affaire CGPC n° 1999-0258-01

économique car l'armement d'une unité sous le régime du rôle d'équipage est plus contraignant et plus coûteux.

Plus contraignant car obéissant à des règles administratives plus précisément adaptées aux conditions maritimes, exigeant des marins possédant des brevets de la marine marchande et imposant une organisation du travail propre au droit du travail et de la sécurité maritime ; plus particulièrement, découle de ce dernier point un effectif contrôlé qualitativement et quantitativement.

Plus coûteux, soit directement en raison des charges sociales, soit indirectement en raison de l'effectif ; un entrepreneur va donc rechercher dans les règles fluviales à la fois souplesse d'emploi et réduction des coûts.

Cette opposition des deux régimes n'est pas nouvelle ; déjà pour éviter de tomber sous le coup de la réglementation maritime et pour tourner le caractère exclusif de la navigation en eaux fluvio-maritimes imposant le rôle d'équipage, les armateurs fluviaux faisaient faire à leurs bateaux des incursions en nombre limité en amont de la limite des affaires maritimes.

Des équilibres s'étaient ainsi trouvés ; il faut noter à cet égard que les bacs de la Seine, en aval de Rouen, soit sont armés avec rôle d'équipage, soit obéissent aux règles fluviales.

Par contre, il apparaît logique que les navires et engins dont l'activité est connexe à la navigation des bâtiments de mer (remorquage portuaire, pilotage, lamanage, dragage et plus généralement « batellerie » de service) relèvent de la réglementation maritime. En effet, ce sont souvent des marins de la marine marchande ayant navigué au commerce (« au large ») qui se reconvertissent aux activités portuaires, comprises au sens large, incluant tous les volets liés à l'accès aux ports notamment d'estuaire. Aujourd'hui, où la flotte sous pavillon national offre moins d'emplois subalternes, il est bon, en outre, de conserver et d'entretenir des filières permettant de former et d'employer des marins dans le souci de maintien d'un savoir-faire national (au demeurant, cette préoccupation de disposer de marins en nombre suffisant est à rapprocher de la motivation de 1938, la destination de ces marins étant seulement différente).

En outre, il peut être mis en avant une cohérence technique dans le fait que ce soient des marins qui servent d'autres marins.

Au bilan, il faut constater que les dispositions de 1938 apparaissent désormais excessivement rigides lorsqu'on se place au seul niveau économique. La question est aujourd'hui plus particulièrement sensible dans l'estuaire de la Loire où la loi nationale ne concorde plus avec les directives communautaires (cf. V.4.1).

La situation doit cependant être nuancée dès lors que l'on prend en compte les aspects de sécurité de la navigation ; le mode d'armement d'une unité effectuant une navigation en eaux fluvio-maritimes ne saurait avoir des conséquences négatives en matière de sécurité de la navigation. Par principe, la qualification individuelle des équipages de bateaux ne peut être mise en doute sous réserve de compléments d'exigence, notamment par le biais de licences de patron-pilotes. Par contre, ce qui est défendable pour des navigations intermittentes en eaux mixtes peut être discuté pour des navigations exclusives

qui sont de nature à exiger plus de contraintes en matière d'effectifs et d'organisation de la conduite et de la veille (voir rapports du B.E.A. mer).

III.5 - Solutions envisageables

L'idée de départ qui doit prévaloir, est de trouver une solution équilibrée assurant un optimum économique sans porter atteinte aux conditions de sécurité.

Mais on se heurte à une difficulté formelle en ce sens que les dispositions actuelles sont d'ordre législatif. On peut noter toutefois que des dispositions communautaires (qui ne connaissent pas les eaux fluvio-maritimes françaises) peuvent être mises en avant pour « surpasser » la loi nationale tant que celle-ci n'a pas été modifiée. Il y a effectivement lieu de rappeler que les traités ou accords internationaux, desquels relèvent les directives européennes, ont une autorité supérieure à celle des lois en vertu de l'article 55 de la Constitution.

Deux axes de réflexion pourraient être approfondis :

a) Conserver l'obligation du rôle d'équipage pour les activités connexes à la navigation maritime.

b) Pour le transport de marchandises ou de passagers qui n'exige pas d'aller au-delà de la limite de la mer : suppression du critère de l'exclusivité et choix laissé à l'entrepreneur de transport dès lors que les unités utilisées ont des caractéristiques qui les rendent aptes à une navigation fluviale mais, en contrepartie, encadrement des conditions de sécurité par les autorités fluviales en liaison avec les affaires maritimes.

Il y aurait lieu également de se pencher sur le cas particulier de l'accès à un port nécessitant un court trajet en mer (cas du port de Saint-Nazaire aujourd'hui, mais peut-être du Havre demain) : le régime de délivrance de dérogations est déjà prévu ; toutefois, tout système dérogatoire est intrinsèquement peu satisfaisant dans la mesure où il peut laisser penser qu'il consiste en une entorse à des règles de sécurité. Il serait bien préférable de prévoir des autorisations délivrées par les affaires maritimes selon des règles connues et pérennes après instruction des dossiers en liaison avec les autorités fluviales (renversement de la compétence mais maintien du concours mutuel des services).

Une autre solution intéressante, serait de modifier en certains sites la limite de la mer ; mais il est possible qu'elle ne puisse être retenue en raison d'implications, notamment domaniales, trop difficiles à gérer.

En tout état de cause, il ne faudrait pas que l'assouplissement des règles d'armement incite à des tentatives de navigation en mer d'unités qui n'ont pas été conçues à cet effet.

III.6 – Cas particulier des ports

1) A l'intérieur des limites des ports maritimes, au sens de l'article R. 151-1 du CPM, les règlements particuliers de police pris en application, à la fois de l'article R. 351-1 du CPM et du décret n° 73-912 du 21.09.1973 modifié, ne font généralement pas de distinction entre navires et bateaux, sauf sur certains points particuliers. Il convient que ces

documents soient bien adaptés à la réalité, en introduisant, en tant que de besoin, des prescriptions relatives à chacune des catégories d'unités.

Le Port autonome de Dunkerque est ainsi en train de compléter les dispositions de son règlement particulier de police par des prescriptions particulières aux bateaux fluviaux portant d'une part sur les dispositions techniques des bateaux, leurs conditions d'accès au port, les conditions de navigation et de stationnement dans le port Est et le port Ouest, ainsi que des dispositions diverses (cf. V.1 ci-après).

2) Plus généralement, les dispositions à prendre apparaissent devoir s'inspirer, avec les adaptations bien entendu requises, de celles applicables à la zone II pour les caractéristiques techniques des bateaux et de celles applicables au groupe A pour les qualifications des personnels de conduite.

III.7 – Le pilotage

III.7.1. Situation actuelle

Les difficultés particulières de navigation qui se présentent à l'approche immédiate des ports maritimes, dans les bassins et chenaux de ceux-ci, et pour l'accostage aux postes à quai, difficultés inhérentes aux faibles profondeurs d'eau, à la nécessité de manœuvrer dans des espaces exigus, parfois soumis à des courants particuliers, et à la présence d'autres bâtiments, ont conduit à imposer aux capitaines de navires de recourir à l'assistance de professionnels connaissant particulièrement bien le site : c'est l'obligation de pilotage, qui résulte de la loi du 28 mars 1928 relative au pilotage dans les eaux maritimes, modifiée à plusieurs reprises ; aujourd'hui, pour ce qui concerne l'application aux bateaux de cette obligation, le texte de base est le décret n° 70-207 du 9 mars 1970 modifié, relatif au pilotage des bateaux, convois ou autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer (cf. annexe 5, textes concernant le pilotage).

Cette obligation de pilotage, qui se décline localement en fonction des caractéristiques du site, ne signifie pas qu'il faille recourir dans tous les cas à des pilotes maritimes agréés, mais que la conduite du navire doit être effectuée par quelqu'un connaissant parfaitement les lieux : c'est pourquoi il est prévu, pour les capitaines de navires fréquentant régulièrement un port maritime, la possibilité d'obtenir une licence de capitaine-pilote que les dispense de recourir à un pilote maritime agréé. Par ailleurs, l'obligation de pilotage ne s'applique pas pour certains navires, tels que remorqueurs, dragues, bâtiments de guerre, engins de balisage et les très petites unités ; a contrario, les règles sont plus sévères en matière de navires à passagers et de navires transportant des matières dangereuses, ce qui se conçoit aisément.

Pour les bateaux fréquentant les eaux fluvio-maritimes et les ports maritimes, on retrouve des règles analogues, mais non identiques. Avant le décret précité de 1970, tous les bateaux étaient conduits par des pilotes. Depuis son intervention, il s'est mis en place dans certains ports un régime de licence de patron-pilote, qui est le pendant de la licence de capitaine-pilote mais sans qu'il y ait identité.

Dans l'estuaire de la Seine, on distingue 5 catégories de licence de patron-pilote suivant les bateaux concernés (A, B, C, D, E). Il est à noter, en outre, que pour la Seine et plus particulièrement le port de Rouen, il existe non seulement des pilotes maritimes mais aussi quelques pilotes fluviaux, qui sont en voie de disparition prochaine compte tenu de leur âge ; ainsi, l'obligation de pilotage peut s'accomplir par le recours à un pilote maritime, à un pilote fluvial, ou à la licence de patron-pilote. Le recours à un pilote maritime est toutefois obligatoire pour les bateaux à passagers et les bateaux transportant des matières dangereuses.

De telles licences de patron-pilote existent également dans les estuaires de la Loire et de la Gironde, mais pas à Dunkerque, au Havre et à Marseille.

Dans le cas de Marseille, la situation est assez différente de celle de la Seine. Il n'y a pas d'obligation de recourir aux services du pilotage ; en revanche, pour les bateaux autorisés à naviguer dans les darses et le golfe de Fos, la commission de surveillance de Lyon vérifie que leurs patrons ont bien les connaissances nécessaires ; l'autorisation doit être renouvelée tous les ans.

En ce qui concerne les prestations de pilotage, il va de soi que les bateaux paient le tarif prévu lorsqu'ils ont recours aux services d'un pilote. Mais, quand ils s'en passent, ils paient néanmoins une fraction du tarif prévu, ce qui est normal dans la mesure où la station de pilotage constitue un service auquel ils peuvent toujours recourir en tant que de besoin (c'est en quelque sorte le principe d'une assurance). La fraction payée est assez faible et paraît tout à fait acceptable : il y a quelques années, le Comité des armateurs fluviaux s'était plaint, pour la Seine, d'un coût trop élevé : après accord entre les parties intéressées, la fraction de tarif appliquée est passée ces dernières années de 8 % à 5 %.

III.7.2. Evolutions envisageables

Il importe tout d'abord d'attirer l'attention sur une difficulté qui pourrait se produire en application de la réglementation européenne : en raison du classement des voies navigables estuariennes en zone II, ce qui est notamment le cas de la Seine, on peut se demander si l'obligation de pilotage est évidente pour des unités fluviales d'origine étrangère, en provenance de pays de l'Union Européenne ; il pourrait en résulter une distorsion de concurrence inacceptable, un bateau étranger connaissant mal les lieux pouvant alors naviguer en Seine sans recourir à un pilote et sans rien payer ; de surcroît, cela serait très mal venu au regard de la sécurité.

Mais l'article 5 du décret du 29 août 2002 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures précise que « la conduite des bateaux de commerce est subordonnée à la réussite à un examen » et que « pour la conduite de bateaux de commerce sur certaines voies définies par arrêté du ministre des transports, l'examen comporte une épreuve complémentaire relative à la connaissance des conditions locales de navigation » ; par ce moyen, on pourrait résoudre la difficulté précédente.

L'extension, dans des conditions à préciser pour chaque cas, des licences de patron-pilote apparaît comme un instrument de nature à permettre une meilleure insertion de la navigation fluviale dans les estuaires et les ports maritimes au plan de la sécurité, tout en respectant des conditions économiques convenables.

III.8 – Sécurité et matières dangereuses

Dans les ports maritimes, la réglementation qui s'applique, tant pour le stationnement des navires ou bateaux à quai, que pour leur chargement ou déchargement, est la même : règlement général pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes annexé à l'arrêté modifié du 18 juillet 2000, auquel s'ajoute spécifiquement pour chaque port le règlement local.

Il y a lieu de noter toutefois que le règlement qui s'applique pour le transport fluvial en ce qui concerne les matières dangereuses, en zone purement fluviale, l'A.D.N.R., n'est pas identique au règlement général pour les ports maritimes ; mais, point essentiel, les classes de produits sont les mêmes et les différences sont minimales ; elles résultent pour une bonne part du fait que pour les navires, les quantités susceptibles d'être en jeu peuvent être sans commune mesure avec celles transportées par bateaux.

Quoiqu'il en soit, c'est la réglementation « maritime » qui s'impose dans les ports maritimes. On peut s'interroger seulement dans le cas de ports fluviaux comme Arles, où on a traité des ammonitrates alors que ce n'était pas possible à Marseille ; le Port autonome de Marseille observe qu'il y a là une distorsion de traitement, et donc de concurrence, au profit du fluvial par rapport à du cabotage maritime. Au plan de la sécurité, il y a néanmoins lieu de remarquer que la réglementation sur les installations classées s'applique dans les ports fluviaux, comme d'ailleurs pour tout dépôt de matières dangereuses en quelque endroit que ce soit, et qu'en conséquence on ne peut pas mettre en évidence une insuffisance de réglementation.

III.9 - Sûreté

Le contexte international va conduire les ports maritimes à renforcer sensiblement les dispositions qu'ils ont déjà prises en matière de sûreté, notamment pour la prévention d'actes terroristes. Le problème dépasse le seul aspect de la protection d'installations économiquement importantes et donc sensibles, en raison des risques que les navires et leur fret peuvent amener dans un autre pays : ainsi, les Etats-Unis, suite aux attentats du 11 septembre 2001, se sont particulièrement préoccupés des risques inhérents aux conteneurs, susceptibles de contenir des produits, voire des personnes, indésirables.

A ce point, il apparaît que c'est toute la chaîne de transport qu'il faut sécuriser, et qu'il ne doit pas y avoir de maillon faible depuis les lieux de chargement, qu'il s'agisse du transport terrestre, des opérations portuaires ou de l'acheminement maritime.

Si l'on compare les différents modes de transport terrestres au regard de la sûreté, le fluvial paraît présenter un léger avantage : en effet, les marchandises contenues dans une péniche sont certainement plus facilement contrôlables et moins accessibles que celles transportées en camions ou en wagons, notamment lors des arrêts de ceux-ci.

IV – Traitement des trafics fluviaux dans les ports maritimes

IV.1 – Les dockers

Le « monopole » des dockers pour les opérations de manutention aux postes publics est issu de la loi du 6 septembre 1947, qui précise en son article 2: « les opérations de chargement et de déchargement des navires et des bateaux aux postes publics et les opérations de reprise sur terre-pleins ou sous hangars à l'intérieur des limites du domaine public maritime ou fluvial sont, sous les réserves indiquées à l'alinéa ci-après, effectuées par des ouvriers dockers qui doivent être titulaires d'une carte professionnelle ... »

Cette disposition a longtemps été très pénalisante pour le trafic fluvial, car si le trafic maritime pouvait encore s'accommoder de coûts de manutention élevés imputables pour une large part aux conditions de travail et à des équipes souvent pléthoriques, il n'en était pas de même pour le fluvial dont les marges sont bien plus réduites.

Il importe de souligner que l'article précité limite le « monopole » aux postes publics, ce qui en exclut, en principe, les postes privés. Mais, les habitudes et les rapports de force sociaux ont souvent contraint les entreprises à employer de la main-d'œuvre docker. Une exception importante pour le trafic fluvial est à signaler dans le cas de Rouen, où des manutentions aux postes privés se déroulent régulièrement depuis longtemps sans dockers.

Autre remarque importante, car spécifique au « fluvial », il y a lieu d'observer que l'article de loi précité précise que peuvent avoir lieu sans recourir à la main-d'œuvre docker le « déchargement ou chargement des bateaux fluviaux par les moyens du bord, ou par le propriétaire de la marchandise, au moyen du personnel de son entreprise » ; ici encore, les rapports de force n'ont guère permis à cette disposition de jouer.

La réforme de la manutention et les décrets d'application de la loi du 9 juin 1992 n'ont pratiquement pas modifié les dispositions précédentes, contrairement d'ailleurs à ce que d'aucuns pensent ; s'il n'y a pas de monopole (et il n'y en a jamais eu dans les textes à strictement parler), il reste néanmoins une priorité d'emploi en application de l'article R.511-2 du code des ports maritimes : « les opérations de chargement et de déchargement des navires et des bateaux aux postes publics sont, sous les réserves indiquées à l'alinéa ci-après, effectuées par des ouvriers dockers appartenant à l'une des catégories définies à l'article L.511-2 » (dockers professionnels ou occasionnels) ; ce même article précise que les employeurs « lorsqu'ils n'utilisent pas uniquement des dockers professionnels mensualisés, ont recours aux dockers professionnels intermittents puis, à défaut, aux dockers occasionnels ».

Il n'en demeure pas moins que la réforme de la manutention a permis la résorption d'importants sureffectifs de dockers et le vaste mouvement de mensualisation qui s'est produit a eu des effets très bénéfiques, d'abord pour les trafics maritimes, mais aussi pour les trafics fluviaux :

- les effectifs des équipes de travail sont plus raisonnables qu'avant, on n'y voit plus guère d'ouvriers quasiment inemployés ; par exemple, il y avait à Rouen pour des trafics de grains chargés par gravité, la « chandelle » dont le seul rôle pouvait être de regarder si tout se passait bien ; ce docker a disparu ;

- les dockers âgés et bénéficiant d'une grande ancienneté partant, ils sont remplacés par des jeunes n'ayant plus la carte de docker et rémunérés sur la base de la convention collective de la manutention, ce qui réduit encore les coûts de manutention.

Toutefois, en dépit de ces améliorations, la quasi-obligation de recourir à la main-d'œuvre docker au moins aux postes publics s'avère très pénalisante pour le transport fluvial. Cette main-d'œuvre reste en effet nettement plus chère que celle qui est communément employée pour le chargement ou le déchargement de camions ou de wagons : on voit qu'il y a là une distorsion de concurrence de fait au profit des autres modes de transport terrestres.

Le handicap ne provient pas seulement des rémunérations des dockers, mais également du fait que l'organisation de la manutention dans les ports maritimes est souvent mal adaptée au cas des bateaux ; fréquemment, il suffirait d'une ou deux heures pour charger ou décharger un bateau, mais les règles en usage peuvent conduire à embaucher une équipe de dockers pour la journée complète : c'est à l'évidence très pénalisant.

IV.2 – Les outillages

Dans les ports maritimes, il va de soi que les outillages sont conçus pour le trafic maritime et ils s'avèrent en conséquence mal adaptés, voire totalement inadaptés dans certains cas, au trafic fluvial : les différences dimensionnelles et la disproportion entre les tonnages à traiter entre navires et bateaux sont souvent considérables et lorsque, par exemple, un grand portique à conteneurs est utilisé pour des barges, il y a un surdimensionnement de moyens qui, d'une part, peut rendre la manutention moins efficiente et, d'autre part, peut conduire à grever le coût de la manutention pour le trafic fluvial ; toutefois, sur ce dernier point et dans la mesure où l'outillage n'est pas complètement utilisé pour des navires, l'entreprise peut consentir des prix attractifs s'agissant alors d'une utilisation en marginal.

Ceci a pour corollaire qu'il serait souhaitable d'avoir un outillage mieux adapté au trafic fluvial et au trafic considéré, mais cela implique un investissement qu'il est souvent difficile de rentabiliser sur un trafic relativement modeste et économiquement fragile. Incidemment, il y a lieu de noter que pour des raisons purement techniques et fonctionnelles on est parfois conduit à avoir deux outillages différents, l'un dédié au trafic maritime, l'autre au trafic fluvial, lorsque la nature des manutentions est fondamentalement différente ; c'est par exemple le cas lorsqu'il y a déchargement de céréales venant par voie maritime et rechargement sur péniches.

Globalement, le système portuaire français s'avère pénalisant en matière d'utilisation des outillages, encore plus pour le trafic fluvial que pour le maritime, en raison de la fragilité économique du premier ; en effet, à l'exception de quelques postes spécialisés, notamment à Rouen, non seulement les armateurs fluviaux doivent recourir à des grues des ports autonomes, mais aussi à leurs grutiers ; or, les coûts et les conditions de travail de ceux-ci s'avèrent économiquement pénalisants, en tout cas sensiblement plus que ne le sont les personnels employés dans les modes de transport concurrents, fer et route.

Il faudrait, la problématique est sur ce point tout à fait semblable à celle se présentant pour les dockers, que les armateurs fluviaux puissent recourir à la main-d'œuvre de leur choix.

IV.3 – Les ouvrages d'accostage

En réalité, la solution a priori idéale, serait de pouvoir se dispenser d'ouvrage d'accostage pour le bateau, et d'opérer celui-ci en le mettant à couple du navire : il n'y aurait plus du tout de brouettage et la rupture de charge s'en trouverait réduite au minimum possible, le mode fluvial présenterait alors un avantage économique significatif par rapport au rail et à la route.

Mais, une telle solution n'est généralement pas possible car elle se heurte à différentes difficultés :

- ♦ Tout d'abord, et c'est l'obstacle principal, il n'existe le plus souvent pas de solution technique simple pour transvaser des marchandises de navire à bateau ou vice-versa ; au minimum, la portée des outillages à quai devrait s'en trouver augmentée.
- ♦ Ensuite, les tailles des navires et des bateaux sont fréquemment disproportionnées, ce qui rend un amarrage à couple difficile, voire dangereux en certaines circonstances.
- ♦ Enfin, dans diverses situations, notamment de quais en bordure de chenal ou dans une darse de dimensions limitées, on peut manquer de place pour un amarrage à couple, le défaut de sécurité signalé précédemment s'en trouvant aggravé.

Aussi, les bateaux utilisent très généralement des postes d'accostage et, ici, deux orientations sont envisageables.

Ou bien le bateau utilise un quai destiné normalement aux navires ; en s'accostant devant ou derrière le navire, lorsque la longueur de l'ouvrage est suffisante, ce qui est le plus souvent le cas, notamment quand l'ouvrage offre plusieurs postes à quai, on réduit à très peu de chose la distance de brouettage et on est proche de la solution précédente. Mais, en contrepartie, un tel ouvrage est conçu et dimensionné pour des navires, et peut s'avérer assez mal adapté pour des bateaux dont les dimensions sont nettement plus petites. De surcroît, il est clair que si tous les postes de ce quai sont occupés par des navires, il faudra bien que le bateau qui aurait voulu s'amarrer à proximité d'un certain navire pour limiter les frais de brouettage, aille plus loin ou attende, ce qui induit des coûts supplémentaires et pénalise la marchandise.

Ou bien il faut prévoir un ou plusieurs postes dédiés au trafic fluvial et dimensionnés en conséquence, mais, ici également, il peut être difficile d'en compenser le coût ; une telle solution ne peut être envisagée qu'avec des trafics suffisamment importants, ou tout au moins avec la quasi-certitude d'une évolution significative du trafic fluvial. Mais un autre inconvénient de ce type de solution réside dans les distances de brouettage qu'il induit ; en tout état de cause il faut s'efforcer de trouver un emplacement judicieux, aussi proche que possible des différents quais maritimes en rapport avec le trafic fluvial.

Il existe de tels postes dédiés, notamment à Rouen.

Mais, parmi les différentes orientations précédentes, il n'est pas possible, a priori, d'affirmer que telle ou telle est la meilleure : tout est cas d'espèce, en fonction de l'importance du trafic tant maritime que fluvial, de sa nature, de la configuration du port, de la concentration en un terminal ou non du trafic maritime considéré, etc. En fait, le choix devra résulter d'une étude économique permettant notamment de faire ressortir le cas échéant la

possibilité de rentabiliser des équipements dédiés, tout en tenant compte de l'importance réelle des dépenses de rupture de charge.

Dans certains cas, lorsqu'un bateau amène de la marchandise destinée à plusieurs navires, ou au contraire recharge de la marchandise en provenance de plusieurs, une solution intéressante peut être de faire escaler le bateau à plusieurs postes successivement : le surcoût qui en résulte pour le bateau lui-même est plus que compensé par la minimisation des frais de brouettage de la marchandise ; une telle solution est couramment utilisée à Anvers ou Rotterdam.

IV.4 – Les priorités d'utilisation

Outre les considérations précédentes, il est clair que dans les ports maritimes la priorité est donnée aux navires par rapport aux bateaux, qu'il s'agisse de l'affectation de postes à quai, de passage d'écluse ou de pont, de navigation dans le chenal et les bassins portuaires ; cela se comprend aisément et on voit mal comment on pourrait atténuer cette tendance, sinon l'infléchir, eu égard à la disproportion des enjeux économiques en présence ; que l'on songe, pour les conteneurs, à l'écart considérable d'unités transportées : quelques milliers dans le cas des navires, quelques centaines dans le cas des bateaux.

Le défaut de priorité dans le chenilage ou, exceptionnellement, au passage d'une écluse, ne cause qu'une faible perte de temps et n'est guère handicapant. Il n'en est pas du tout de même pour la priorité d'utilisation des postes à quai ou des outillages, car l'attente susceptible d'en résulter peut être de l'ordre du temps de chargement ou de déchargement d'un navire ; cela peut être rédhibitoire et il faut alors que le bateau trouve un poste plus éloigné, avec l'inconvénient d'une augmentation plus ou moins importante des frais de brouettage.

V – Particularités de certains ports

V.1 – Port autonome de Dunkerque

A l'intérieur des limites du port de Dunkerque, au sens de l'article R.151-1 du code des ports maritimes, les bateaux sont assujettis :

- la réglementation européenne relative à la navigation en zone IV,
- au règlement particulier de police régissant le comportement de l'ensemble des bâtiments fréquentant les eaux du port.

Un règlement particulier applicable aux bateaux fluviaux, préparé en accord avec le service de la navigation Nord-Pas-de-Calais, doit être prochainement approuvé par arrêté préfectoral. Ce document, encore en projet, mais en phase finale d'instruction, est intitulé « Règlement sur les conditions d'accès, de navigation et de stationnement des bateaux fluviaux dans le port de Dunkerque ». Il doit être approuvé par arrêté préfectoral. Il est destiné à compléter, pour les bateaux fluviaux, les textes réglementaires en vigueur, en particulier le règlement particulier de police, par :

- des dispositions techniques relatives à la radiotéléphonie, à l'éclairage, aux signaux sonores et autres gréments, au franc-bord, aux ancrs, chaînes et treuils d'ancres, à la puissance,
- des prescriptions relatives aux conditions d'accès au port maritime de Dunkerque : documents permettant l'accès (en particulier permis de circulation spécial), formation d'unités assemblées, installation de radar et d'indicateur de giration,
- la définition des modalités d'accès, de navigation et de stationnement, dans le port Est d'une part et dans le port Ouest d'autre part,
- la fixation des conditions d'accès à l'écluse des Dunes et des conditions de navigation dans le canal des Dunes.

Il n'a pas été institué à Dunkerque de licence de patron-pilote.

Ces dispositions ne semblent pas soulever de problème particulier.

V.2 – Port autonome du Havre

Comme on l'a vu (cf. § II.3) le port du Havre est le port ayant, en valeur absolue, le plus important trafic fluvial.

Les bateaux transportant des marchandises accèdent tous au Havre par l'écluse de Tancarville située en amont de la limite transversale de la mer, en zone estuarienne (aval de la limite de l'inscription maritime), puis circulent dans le port. Ils naviguent en amont, sur la Seine en eaux fluviales en amont de Rouen et en eaux fluvio-maritimes entre Rouen et Le Havre. Des bateaux à passagers descendant la Seine à destination de Honfleur franchissent la limite transversale de la mer vers l'aval avec une dérogation des Affaires maritimes. Lorsque les conditions de mer ne permettent pas d'atteindre Honfleur ces bateaux entrent au port du Havre par l'amont (écluse et canal de Tancarville). Pour les bateaux, le franc bord autorisé est de 17 cm dans le port mais de 27 cm à l'aval des écluses maritimes. Les problèmes de nature réglementaire concernant la circulation des bateaux et leur conduite ont été surmontés dans le cadre d'une coordination des affaires maritimes et des services fluviaux.

Les difficultés liées au traitement du trafic fluvial sont de plusieurs natures :

- L'accès aux bassins et aux quais du port du Havre, pour les bateaux, depuis Tancarville, suppose de passer au droit de nombreux ponts mobiles routiers ou ferroviaires qui sont manœuvrés sur demande avec des contraintes liées aux pointes de circulations routières et au passage des convois ferroviaires: un groupe de travail interprofessionnel de concertation locale se réunit régulièrement et a notamment traité ces problèmes d'accès qui apparaissent moins aigus, ainsi que les questions suivantes.
- L'accès des barges aux postes à quai des terminaux de conteneurs se fait par rotation entre les différents postes du port, entre le départ et l'arrivée de navires porte conteneurs qui sont prioritaires à ces postes; les barges doivent faire des demandes d'affectation de poste à quai pour chaque opération; cela pose de délicats problèmes de planning, les barges fluviales ne pouvant quitter le port du Havre qu'avec le flot. L'idée d'un brouettage sur le port avec un bateau dédié à cette tâche a été avancée mais personne n'a voulu prendre le coût correspondant en charge (quelques espoirs sont fondés sur la prime au transport combiné relative aux ruptures de charges).

- Il n'y pas de poste spécialisé pour les barges de conteneurs mais les bateaux ne supportent aucun droit de port. Les principaux opérateurs de terminaux sont équipés d'une grue mobile sur pneus. Néanmoins, les barges sont très généralement chargées par les portiques à conteneurs ce qui correspond à un surcoût par rapport au trafic routier et ferroviaire (pour ces derniers le portique n'est utilisé qu'entre le navire et le terre plein, ensuite les engins de parc sont suffisants). A noter cependant que les barges de LOGISEINE bénéficient d'un tarif préférentiel pour les portiques de la part du port et, de la part des manutentionnaires, d'équipes de dockers dimensionnées comme pour opérer les wagons et les camions, entre 7h et 21h du lundi au vendredi, et ne correspondant pas à celles qui opèrent les navires, sur des plages de temps plus importantes.

- Certains opérateurs seraient prêts à acquérir du matériel pour opérer des trafics de vrac nouveaux sur des postes à quai traditionnels recevant actuellement peu de trafic. Le monopole de fait de la conduite des outillages par le port a fait échec à ces tentatives. Certains trafics potentiels ont ainsi été perdus par le port voire par le mode fluvial.

On ne saurait traiter le cas du Havre sans se pencher tout particulièrement sur l'évolution importante qui se présentera avec la mise en service de Port 2000. Le trafic maritime de conteneurs doit évoluer fortement dans les années à venir et on doit s'interroger sur les retombées à en espérer pour le trafic fluvial, en raison de la possibilité de desserte du bassin parisien.

Il paraît assez clair qu'on ne pourra pas accueillir, à l'ouverture de Port 2000, des convois fluviaux de conteneurs, accédant au port par l'écluse de Tancarville, aux nouveaux quais à conteneurs, en absence d'accès entre le port actuel et Port 2000. Cela signifie pratiquement qu'il faudra trouver ailleurs un poste dédié au trafic fluvial, autant que possible pas trop éloigné et consentir à des frais de brouettage. Il faudrait sinon percer un accès nautique et construire une écluse. Pour le moment, seul l'emplacement de l'ouvrage a été réservé ; le coût d'une telle écluse a été évalué approximativement à 100 M € et il ne s'agit que d'un ordre de grandeur qu'une étude devra au besoin affiner. On peut s'interroger sur la possibilité de justifier un tel investissement par l'avantage économique qu'on en retirerait.

Une autre option consisterait à envisager l'accès direct à Port 2000 par des convois fluviaux en provenance de Paris, conçus pour naviguer dans la zone maritime comprise entre le débouché de l'estuaire de la Seine et l'entrée de Port 2000, avec des équipages fluviaux dotés des qualifications nécessaires. Il y faudrait un régime d'autorisation pérenne fondée sur une procédure réglementaire précise. Compte tenu des enjeux financiers et commerciaux, une étude apparaît nécessaire entre les partenaires et les administrations concernées. On peut également imaginer que sans le « goulot d'étranglement » constitué par le canal de Tancarville qui est également fréquenté par des navires, de nouveaux trafics fluviaux pourraient se développer sur des volumes importants (matériaux de construction, ordures ménagères, etc.) Cette option est de nature à générer des surcoûts en terme de construction et, le cas échéant, d'exploitation des bateaux (adaptation aux conditions de navigation en eaux maritimes) ; mais les surcoûts seraient sans commune mesure avec le coût des investissements liés à la première option (celle de l'écluse), alors même que l'efficacité opérationnelle bien meilleure.

V.3 – Port autonome de Rouen

Ce port est sans doute, de par son positionnement géographique largement à l'intérieur des terres et non loin de l'agglomération parisienne, la nature de son trafic et son histoire, celui où le trafic fluvial est le plus solidement installé. Pratiquement, c'est le seul port maritime ayant également une dimension fluviale marquée et c'est, de loin celui où la part du fluvial est la plus importante (cf. § II.4)

Il y existe depuis longtemps des postes privés et certaines installations dédiées au trafic fluvial ; avant même la réforme de 1992, dans quelques cas spécifiques, des manutentions sur des bateaux fluviaux s'effectuaient sans dockers ; mais, sans doute en raison de l'importance économique du trafic fluvial, c'est peut-être aussi dans ce port que lorsque le recours aux dockers s'imposait, le régime de la manutention était jugé le plus anachronique et le plus pénalisant pour ce mode de transport.

Pour ce qui est du pilotage, on retrouve les règles générales s'appliquant ailleurs, avec l'obligation de pilotage qui se traduit, soit par le recours à un professionnel de la place portuaire, soit par la détention d'une licence de patron-pilote qui implique pour le patron du bateau une bonne connaissance des lieux ; il y a lieu de souligner que cette deuxième possibilité n'est pas offerte aux bateaux à passagers et aux bateaux transportant des matières dangereuses, pour des raisons de sécurité.

Concernant le recours à un professionnel de la place pour le pilotage, Rouen se singularise par l'existence, en plus des pilotes maritimes qui existent dans tous les autres grands ports maritimes, par un petit groupe de pilotes fluviaux habilités à conduire les bateaux ; toutefois, ceux-ci n'étant pas renouvelés sont en voie de disparition rapide.

Enfin, il y a lieu de noter que même s'il n'y a pas recours à un pilote professionnel, le bateau est tenu de verser une fraction du tarif de pilotage, actuellement 5 % (cf. supra, § III.7).

Globalement, on peut dire que le trafic fluvial s'y effectue mieux que dans d'autres ports maritimes, sans contraintes particulières ; mais sans doute, est-ce dû aussi au fait que ce port a presque plus une configuration fluviale que maritime, ce qui ne l'empêche pas de traiter un trafic maritime de l'ordre de 20 millions de tonnes compte tenu de la configuration de l'estuaire et de son positionnement géographique.

V.4 – Port autonome de Nantes – Saint-Nazaire

Pour l'estuaire de la Loire, le trafic fluvial rencontre deux types de difficultés particulières.

V.4.1. Navigation en zone fluvio-maritime

La partie fluvio-maritime de l'estuaire de la Loire est comprise entre la limite transversale de la mer, constituée d'une ligne droite joignant la roche de Penhoët, à Saint-Nazaire à la pointe du Mindin, à Saint-Brévin, et la limite des affaires maritimes, située à Nantes, au pont Haudaudine sur le bras de la Madeleine, et au pont de Pirmil, sur le bras de Pirmil. Elle est le siège d'un trafic fluvial important entre les différents sites industriels et

portuaires implantés sur les rives de la Loire, qui comprend du charbon entre Montoir et la centrale E.D.F. de Cordemais, des hydrocarbures entre Donges, Nantes, Cordemais et Saint-Nazaire, et doit également porter prochainement sur des éléments d'Airbus entre Nantes et Montoir. Ce trafic ne remonte pratiquement plus en amont de la limite des affaires maritimes et son développement est recherché afin d'améliorer le fonctionnement interne de l'ensemble portuaire et de limiter le trafic sur les voies routières reliant Nantes et Saint-Nazaire.

Le seul trafic remontant sur la Loire fluviale est constitué par un trafic de sable dragué en mer, transporté sur des navires relevant de la réglementation maritime et ne porte que sur une distance d'une dizaine de kilomètres en amont de Nantes.

Deux réglementations s'affrontent pour ces transports en aval du premier obstacle à la navigation maritime :

- la première considérant qu'il s'agit d'une navigation maritime, en application de l'article 2, point 3° du décret-loi du 17 juin 1938, avec toutes les conséquences qui en découlent : francisation, permis de navigation, règles de construction, rôle d'équipage, qualifications des agents de conduite...),

- la seconde considérant qu'il s'agit d'une navigation fluviale en zone II, en application de la réglementation européenne, en particulier les directives 82/714/CEE établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et 96/50/CE concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats de conduite des bateaux de navigation intérieure, avec également toutes les conséquences qui en découlent.

Il convient à cet égard de relever que le règlement particulier de police des ports de la Loire maritime vise explicitement l'article R.351-1 du code des ports maritimes, le décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure et le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

Sous réserve que les bâtiments et leurs conducteurs satisfassent certaines conditions, des licences de capitaine-pilote (en fait de patron-pilote) sont prévues par le règlement particulier de la station de pilotage pour la navigation dans l'ensemble de la zone de pilotage obligatoire (à l'exception des bassins de Saint-Nazaire) pour les unités comprises entre 75 m (limite de l'obligation de pilotage) et 120 m en règle générale et 140 m pour les convois poussés avec, pour ces derniers, autorisation d'accès aux bassins de Saint-Nazaire.

Dans la mesure où, dans le passé, une partie notable des trafics empruntait également les eaux intérieures de la Loire fluviale, il pouvait être fait appel aux dispositions prévues par l'article 3 du décret-loi du 17 juin 1938 pour régler les conflits entre réglementations, de sorte que les bâtiments en cause soient considérés comme des bateaux relevant de la réglementation fluviale. Ces bateaux étaient d'ailleurs conçus pour pouvoir effectivement franchir les ponts établis sur la Loire fluviale, en particulier le premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer.

Il semble qu'aujourd'hui la position de l'administration des affaires maritimes se soit quelque peu raidie au cours des dernières années, confortée en cela par le rapport du Bureau enquête accident mer qui a suivi un accident survenu en Loire au début de l'année 2000, et qu'elle soit désormais plus pointilleuse dans l'application du décret-loi de 1938 (critère d'exclusivité de la navigation en eaux fluvio-maritimes entraînant l'obligation de rôle d'équipage). Cette attitude a provoqué une intervention du député-maire de Nantes auprès du ministre de l'équipement pour s'étonner « d'un état d'esprit peu compatible avec les

conditions économiques de notre temps » ; le ministre a répondu qu'il avait demandé d'engager une réflexion sur les aspects juridiques, administratifs et technique de la question, réflexion objet du présent rapport.

Compte tenu de l'évolution des modalités de navigation et des oppositions entre réglementations, la situation des unités assurant les différents trafics n'est pas homogène, la plus grande partie relevant de la réglementation fluviale et le reste de la réglementation maritime.

V.4.2. Accès au port de Saint-Nazaire

Les entrées est et sud du port de Saint-Nazaire, comportant des écluses d'accès aux bassins à flot, se trouvent à l'aval de la limite transversale de la mer, à une distance de l'ordre d'un mille à un mille et demi. Dans ces conditions, l'article 4 du décret n° 54-668 du 11 juin 1954 interdit, sauf dérogation accordée par l'administration des affaires maritimes, que les bateaux fluviaux descendant la Loire, qui ne sont pas astreints à avoir un rôle d'équipage, accèdent à ces bassins. Cette difficulté semble avoir été récemment aggravée par les travaux de restauration de l'écluse est, qui ont réduit la taille des unités pouvant y accéder, et donc imposent à une partie plus importante du trafic qu'avant d'accéder par l'écluse sud un peu plus éloignée de la limite transversale de la mer.

Pour autant, les bateaux fluviaux ont de tout temps accédé sans difficultés aux bassins de Saint-Nazaire en bénéficiant de la dérogation prévue.

Un tel régime de dérogation est évidemment peu satisfaisant car inconfortable pour l'autorité qui l'accorde et sans garantie de pérennité pour le bénéficiaire.

La solution passe, d'une façon générale, par l'institution d'une procédure d'autorisation fondée sur une instruction d'un dossier selon des critères clairement définis ; l'autorisation pourrait être délivrée par les affaires maritimes après avis le cas échéant de la commission régionale de sécurité, les services de la navigation étant associés à l'instruction.

Il faut noter qu'en ce qui concerne le cas particulier de l'estuaire de la Loire le déplacement de la limite de la mer semble accessible dans la mesure où le changement se bornerait à un pivotement de la limite actuelle autour de la pointe du Mindin (son extrémité sud actuelle) de manière à aboutir au musoir de la jetée ouest de l'entrée principale du port de Saint-Nazaire. En effet, une telle mesure n'aurait que peu de conséquences en matière de domanialité et d'exercice des compétences du préfet maritime

V.5 – Port autonome de Bordeaux

Les eaux fluvio-maritimes sont comprises entre la limite transversale de la mer constituée par une ligne droite joignant la Pointe de Grave à la Pointe de Suzac et la limite des affaires maritimes située, pour la Garonne, au pont de pierre, à Bordeaux, et pour la Dordogne, au pont de pierre, à Libourne.

Les unités empruntant cette zone ne sont pas nombreuses et ne posent pas de problèmes particuliers. Elles sont pratiquement limitées à un navire sablier, un bateau transportant des huiles et quelques bateaux de croisière. Toutefois, doit apparaître en 2004 le

transport par barges d'éléments d'Airbus entre l'apponement de Pauillac, en eaux fluvio-maritimes, et Langon, sur la Garonne, en eaux intérieures.

Compte tenu de la faiblesse des trafics, la position de l'administration s'appuie, en fonction des circonstances, soit sur la réglementation maritime, soit sur la réglementation fluviale.

Il existe dans cet estuaire des licences de patron-pilote, dont disposent en particulier les agents conduisant les bateaux de plaisance, et des licences de capitaine-pilote, dont doit être muni l'agent conduisant le bateau sablier.

V.6 – Port autonome de Marseille

V.6.1 – Cas de Marseille-Fos

Les bateaux naviguant sur le Rhône ont accès aux eaux maritimes du golfe de Fos et, en conséquence, à l'étang de Berre ; ils sont en eaux fluvio-maritimes après avoir franchi le premier obstacle à la navigation maritime, constitué par le pont de Trinquetaille à Arles ; par contre, la notion de limite de la mer n'est pas pertinente en aval de Port-Saint-Louis-du-Rhône pour les trafics en provenance et à destination de Fos.

Il y a quelques années, certaines difficultés sont survenues et les bateliers se plaignaient qu'ils ne pouvaient pas rejoindre les darses de Fos, le port de Lavera ou l'étang de Berre en passant par le golfe de Fos, du fait de certaines contraintes portant sur les caractéristiques des bateaux, le pilotage, voire le recours à des inscrits maritimes. Ces contraintes ont aujourd'hui disparu, en dehors du contrôle précité bien normal exercé par le service de navigation.

Aujourd'hui, la question est réglée par un arrêté préfectoral du 20 mai 1999 qui fixe les règles de navigation des bateaux dans le golfe de Fos et dans l'étang de Berre ; les autorisations temporaires (de durée un an) sont accordées par le chef de service de la navigation Rhône-Saône, après consultation des affaires maritimes (C.S.N., centre de sécurité des navires).

Un projet de texte réglant la question du pilotage (obligation pour les bateaux à passagers et institution d'une licence de patron-pilote) est à l'étude. A ce propos, il y a lieu d'observer qu'un accident récent a mis en cause un pétrolier et un bateau-citerne à l'entrée d'une des darses de Fos ; cet événement fait l'objet d'une enquête du B.E.A.-mer qui a d'ores et déjà souligné le défaut de qualification maritime du patron du bateau.

Il n'existe plus de contraintes en matière de recours à des inscrits maritimes pour des bateaux rejoignant le Rhône, mais un problème similaire à celui se présentant dans l'estuaire de la Loire, quoique d'ampleur minime, pourrait se présenter pour un bâtiment n'évoluant qu'à l'intérieur des darses et des bassins de Fos, sans jamais rejoindre une voie de navigation intérieure : une telle unité devrait, au regard des textes actuels, être armée avec des inscrits maritimes, alors que la nécessité technique n'en paraît nullement impérieuse.

V.6.2 – Marseille - ville

Autrefois, les bateaux pouvaient passer du Rhône et des bassins de Fos aux bassins de Marseille-ville en empruntant le canal du Rove ; mais, depuis un effondrement survenu en 1963, cette possibilité est exclue et c'est certainement un handicap pour la navigation fluviale ; plusieurs fois on a songé à remettre en état ce canal, mais devant l'importance des travaux à entreprendre, on y a renoncé ; aujourd'hui un tel projet n'est plus d'actualité. Par ailleurs, il convient de souligner qu'il est tout à fait exclu qu'un bateau passe du Rhône aux bassins du port de Marseille, ou vice versa, en empruntant la mer car il s'agirait là d'une véritable navigation maritime ; en revanche, c'est possible pour les fluvio-maritimes, mais il s'agit alors de véritables navires.

V.7 – Divers

Les cas présentés ci-dessus ne constituent pas un inventaire exhaustif des situations qui peuvent se présenter sur le littoral français. De nombreux fleuves côtiers comportent une limite des affaires maritimes et une limite transversale de la mer qui délimitent les trois zones distinguées en III.1.

Ces fleuves côtiers sont souvent le siège de transports publics de passagers à des fins touristiques et il semble que la situation de bon nombre des unités impliquées à l'égard de la réglementation en vigueur ne soit pas très claire. Un examen de leur situation par les autorités compétentes apparaît souhaitable afin de la régulariser.

VI – Autres freins au développement du trafic fluvial

Bien que ce ne soit pas directement l'objet du présent rapport, on ne saurait se pencher sur les facteurs de nature à favoriser le développement du trafic fluvial sans évoquer deux grands aspects dont l'impact paraît sans commune mesure avec les freins qui peuvent se présenter dans les ports maritimes.

VI.1 – Le réseau

Pratiquement, les seules voies navigables à grand gabarit du territoire français sont constituées par la Seine avec l'important débouché qu'est la région parisienne, le Rhône, et en frontière un tronçon du Rhin. Pour ce qui est de la région parisienne, l'avantage économique du fluvial est contrebalancé par le fait qu'il ne dessert qu'une ligne alors que les zones à desservir couvrent une large surface diffuse, si bien que l'alternative du fluvial ne peut qu'alléger assez peu l'encombrement routier en région parisienne : le plus souvent, le recours au fluvial n'évite pas un transport routier pour l'acheminement à destination, avec de surcroît l'inconvénient d'une rupture de charge.

La faiblesse de notre réseau à grand gabarit et l'absence de liaison entre grands axes sont de très sérieux handicaps. Nous sommes très loin de disposer d'une grande voie fluviale qui, par le Rhin et le Danube, permet de relier les grands ports de Anvers et de Rotterdam à la Mer Noire et de desservir un très vaste et riche hinterland

VI.2 – La structure de la profession

Si on se penche sur la structure de la profession, son caractère dans l'ensemble très artisanal saute aux yeux, par contraste avec la puissance industrielle d'armements chez nos voisins allemands, hollandais ou belges ; bien des armements ont chez nous un très faible nombre d'unités, au demeurant souvent vétustes ou de taille modeste.

Certes, des progrès se sont manifestés ces dernières années avec Logiseine, Aquaviva, ou encore les nouveaux bateaux d'Elf Atochem transportant le MVC de Marseille à Lyon.

Mais on sent bien que le fluvial aura d'autant plus de mal à concurrencer le rail et la route qu'il ne sera pas suffisamment organisé et n'aura pas acquis une taille suffisante, ce qui paraît d'autant moins aisé que la rentabilité de ce mode de transport est souvent critique. Il y a là une sorte de cercle vicieux qu'il faudrait absolument transformer en cercle vertueux, le développement du trafic appelant à son tour la modernisation de la profession et l'amélioration de sa compétitivité.

VII - Recommandations

Des considérations précédentes il ressort qu'il n'y a pas d'obstacle pouvant être considéré comme anormal au développement du trafic fluvial dans les zones et les ports maritimes, du moins en ce qui concerne la réglementation applicable aux bateaux et aux agents chargés de leur conduite. Si les dispositions demandées pour naviguer dans ces zones peuvent, pour certaines, être considérées comme des freins au développement du trafic, elles sont toutefois généralement fondées sur des préoccupations de sécurité qui doivent prévaloir, sans les ignorer, sur les considérations d'ordre économique, en particulier lorsqu'il s'agit de bateaux à passagers ou de bateaux transportant des matières dangereuses.

La situation actuelle ne doit pas, pour autant, être considérée comme satisfaisante et un certain nombre de recommandations peuvent être préconisées pour l'améliorer.

VII.1 – Conditions de navigation des bateaux

1) Commissions de surveillance

Il faut tout d'abord procéder rapidement à la réforme des commissions de surveillance, selon les propositions du rapport Pierron-Hamon, déjà cité, revues et complétées par la D.T.T.

Cette réforme doit porter à la fois sur la délivrance des titres de navigation des bateaux (permis de navigation, autorisations spéciales, attestations de navigabilité, certificats communautaires) et sur la délivrance des certificats de capacité et des attestations spéciales intéressant les agents conduisant ces bateaux. Il n'y a pas lieu de développer dans le présent rapport les mesures à prendre, dont l'élaboration est déjà assez avancée.

2) Création d'une unité technique spécialisée au niveau national

Il est nécessaire de mettre en place, au plan national, au sein du ministère chargé des transports fluviaux, une unité de taille suffisante qui soit réellement compétente pour participer efficacement à la définition de la réglementation européenne, à son introduction en France, puis à l'encadrement de sa mise en application pratique. Cette unité peut être placée directement au sein de la D.T.T. ou au sein du C.E.T.M.E.F. Elle devrait disposer de bonnes connaissances à la fois en matière de conception et de conduite des bateaux.

3) Modernisation de la réglementation existante

Il convient de mettre de l'ordre dans l'imbroglio de la réglementation actuelle :

- en abrogeant ou en modernisant un certain nombre de textes anciens qui ne paraissent plus adaptés aux conditions modernes de navigation,
- en évitant que se développent en parallèle deux réglementations plus ou moins contradictoires, ou pour le moins non harmonisées, applicables respectivement à la navigation maritime et à la navigation fluviale, mais avec des conséquences pour l'autre type de navigation,
- en transcrivant de façon simple et claire en droit français la réglementation qui se met progressivement en place au plan européen pour la navigation fluviale et la réglementation résultant des conventions internationales conclues dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale pour la navigation maritime.

Le décret du 17.04.1934 modifié, instaurant les permis de navigation, les autorisations spéciales et les commissions de surveillance sera probablement abrogé dans le cadre de la réforme des commissions de surveillance et du remplacement du permis de navigation par le certificat communautaire.

Le décret du 17.01.1928 réglementant la navigation dans les estuaires pourrait sans inconvénients être supprimé.

Le décret-loi du 17.06.1938 relatif à la modification des limites de l'inscription maritime et le décret du 11.06.1954 déterminant, en application du décret-loi susvisé, les conditions d'application de la réglementation de l'Inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par des bâtiments de mer devraient être modernisés et harmonisés avec les textes relatifs à la navigation intérieure issus des directives européennes.

La transcription des directives européennes relatives à la navigation intérieure devrait aboutir à des textes clairs, se suffisant à eux-mêmes, et non à des modifications de textes existants, généralement anciens et déjà abondamment remaniés, ce qui conduit à un enchevêtrement de documents difficilement exploitables, comportant parfois des contradictions ou des lacunes.

4) Définition de zones spécifiques

Il convient de définir avec clarté et précision, pour chacun des sites réellement concernés par la cohabitation des trafics maritimes et fluviaux, les zones où s'appliquent les différentes réglementations :

- eaux intérieures, où les unités sont essentiellement constituées par des bateaux,
- eaux fluvio-maritimes, où cohabitent navires et bateaux,
- ports, où cohabitent navires et bateaux,
- mer, où les unités sont essentiellement constituées par des navires.

4.1. Pour les estuaires, doivent être effectivement distinguées ces quatre zones.

En dehors des limites des ports, il y a lieu de retenir :

- en amont, la limite des affaires maritimes comme séparant les eaux intérieures des eaux fluvio-maritimes,
 - en aval, la limite transversale de la mer comme séparant les eaux fluvio-maritimes de la mer,
- d'autant que les zones ainsi délimitées coïncident :
- pour les eaux intérieures, avec la zone IV,
 - pour les eaux fluvio-maritimes, avec la zone II,
- distinguées par la réglementation européenne relative à la conception des bateaux destinés au transport de marchandises, ainsi que par le projet de règlement concernant l'ensemble des bateaux.

Il est à cet égard indispensable que les groupes A et B de voies considérés par ailleurs dans la réglementation européenne relative aux certificats de capacité des agents de conduite des bateaux soient harmonisés avec les zones de navigation :

- le groupe A comprenant l'ensemble des eaux intérieures à l'exception du Rhin (zones II et IV),
- le groupe B comprenant les voies du groupe A à l'exclusion de voies à caractère maritime, c'est-à-dire la seule zone IV.

Il n'est pas acceptable de considérer qu'il n'existe en France, pour les certificats de capacité, qu'un groupe B recouvrant à la fois les zones II et IV, alors que la zone II correspond aux eaux fluvio-maritimes, qui posent indiscutablement des problèmes particuliers, tant pour les caractéristiques techniques des unités et leurs équipements que pour les qualifications des agents chargés de leur conduite.

Des dispositions particulières sont par ailleurs susceptibles d'être édictées à l'intérieur des limites des ports situés dans les estuaires, qui sont fixées dans les conditions définies par l'article R.151-1 du code des ports maritimes.

4.2. Pour les ports extérieurs, essentiellement Marseille-Fos, la distinction essentielle apparaît devoir être faite valablement entre port, dont les limites sont fixées dans les conditions définies par l'article R.151-1 du code des ports maritimes, et mer.

5) Mesures relatives aux eaux intérieures

Il convient d'y appliquer la réglementation spécifique à la navigation intérieure :

- directives européennes pour les prescriptions techniques relatives aux bateaux, qui, actuellement limitées aux bateaux transportant des marchandises, doivent être prochainement étendues à tous les types de bateaux (passagers et marchandises),
- directives européennes relatives aux effectifs et à la qualification des personnels de conduite (réglementation en cours de mise en place),
- règlement général de police de la navigation intérieure et règlements particuliers, sous réserve qu'ils fassent l'objet d'un certain nombre de mises à jour pour les adapter aux conditions modernes de navigation.

Le cas des navires fluvio-maritimes reste à examiner, dans la mesure où ces unités posent des problèmes en matière de contrôle par les services de navigation et en matière de pilotage sur le réseau de navigation intérieure.

6) Mesures relatives aux eaux fluvio-maritimes

Dans cette zone, plusieurs types de mesures sont préconisés.

6.1. Il apparaît tout d'abord souhaitable :

- de choisir clairement, pour chaque unité, le régime choisi (navire ou bateau),
- d'appliquer aux navires la réglementation maritime pour ce qui concerne l'autorisation de mise en service des unités, les prescriptions techniques relatives aux unités, la composition des équipages et la qualification des agents (compétence des services des affaires maritimes),

- d'appliquer aux bateaux :

- . les directives européennes en ce qui concerne l'autorisation de mise en service des unités (certificat communautaire) et les prescriptions techniques relatives aux bateaux, en veillant à ce qu'elles soient bien adaptées aux conditions fluvio-maritimes, ce que permet la distinction de la zone II, pour laquelle sont prévues par la réglementation européenne des dispositions techniques particulières, et sous réserve de la vérification de leur adaptation aux circonstances locales, ce que permettent les textes (article 3 du décret n° 88-228 relatif aux caractéristiques techniques des bateaux à marchandises) (compétence des services de navigation),

- . les directives européennes relatives aux effectifs et à la qualification des personnels de conduite, en veillant lors de la préparation des textes d'application en cours, à obtenir des qualifications comparables à celles requises pour les navires, avec en particulier :

- . la distinction effective de certificats pour groupe A et pour groupe B, seul le premier permettant d'accéder à la zone II de navigation (article 11-4 du décret n° 91-731 modifié relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures),

- . l'utilisation effective des qualifications complémentaires susceptibles d'être imposées par la réglementation pour la conduite des bateaux de commerce sur certaines voies (connaissance des conditions locales de navigation) et pour la conduite des bateaux à passagers sur certains secteurs de navigation (connaissance des conditions locales de sécurité des passagers) (article 11 du décret n° 91-731 modifié),

- de modifier, voire de refondre, en tant que de besoin, les règlements particuliers de police de la navigation, pris en application en particulier, à la fois de l'article R.*351-1 du code des ports maritimes et du décret n° 73-912 du 21.09.1973 modifié portant règlement général de police de la navigation intérieure et du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, pour qu'ils organisent une cohabitation satisfaisante, sur les plans de la sécurité et de l'efficacité, des navires et des bateaux,

- de prévoir une coordination entre les deux services concernés (service des affaires maritimes et service de navigation).

6.2. Il y a à cet égard lieu de supprimer la distinction entre navigation exclusive en zone fluvio-maritime et navigation accessoire en zone fluvio-maritime résultant des articles 2 et 3 du décret-loi du 17.06.1938. Cette distinction conduit à imposer un rôle d'équipage aux bateaux naviguant exclusivement en zone fluvio-maritime. La confusion qu'elle entretient entre préoccupations de sécurité et préoccupations de réglementation sociale n'est pas saine.

6.3. Par contre, la qualification de patron-pilote, traduisant l'aptitude pratique d'un conducteur de bateau à naviguer en zone fluvio-maritime, doit être conservée. L'utilisation des dispositions de l'article 11 du décret n° 91-731 modifié semble pouvoir intégrer cette qualification particulière et même lui donner une estampille européenne.

7. Mesures relatives aux ports

Dans les ports, il apparaît souhaitable de retenir des dispositions analogues à celles préconisées pour les eaux fluvio-maritimes, en les adaptant aux circonstances pratiques locales :

- assurer le libre accès aux ports des bateaux dans le prolongement de la navigation fluviale et le cas échéant de la navigation en eaux fluvio-maritimes, dans le respect des règles de sécurité ; à cet égard, mettre en place un dispositif réglementaire autorisant la navigation au-delà de la limite de la mer lorsqu'une telle navigation est nécessaire pour entrer dans un port ;

- application aux navires de la réglementation maritime ;

- extension à ces zones, sous réserve d'un examen attentif des conditions locales, de certaines des dispositions applicables à la zone II pour les caractéristiques techniques des bateaux et de certaines des dispositions applicables au groupe A pour la qualification des personnels de conduite, avec, notamment, la possibilité d'imposer des qualifications complémentaires pour la conduite des bateaux de commerce dans certaines zones (connaissance des conditions locales de navigation) et pour la conduite des bateaux à passagers sur certains secteurs de navigation (connaissance des conditions locales de sécurité des passagers), ce qui conduit à la possibilité d'imposer des licences de patron-pilote ;

- révision, en tant que de besoin, de certains règlements particuliers de navigation pris en application des dispositions de l'article R.351-1 du code des ports maritimes.

8) Mesures relatives à la mer

En mer, il y a lieu :

- d'appliquer la réglementation maritime,

- de traiter le cas des bateaux appelés à fréquenter certains secteurs côtiers sous la forme de dérogations claires et raisonnablement pérennes et peut-être, dans certaines circonstances, sous la forme de dispositions particulières à introduire dans la réglementation, permettant d'accorder des autorisations.

Une modification de la limite transversale de la mer ou une disposition de portée pratique équivalente si une telle modification soulève trop de difficultés en raison de ses conséquences dans d'autres secteurs (distinction du domaine public maritime et du domaine public fluvial en particulier) pourrait régler certains problèmes particuliers, comme le cas de l'entrée dans les bassins du port de Saint-Nazaire.

9) Cas des transports de passagers dans les autres estuaires

La situation des unités assurant, dans les estuaires non mentionnés par le présent rapport, des transports de passagers à des fins touristiques doit faire l'objet d'un examen par les autorités compétentes (services des affaires maritimes et services de navigation).

VII.2 – Traitement des trafics fluviaux

Les installations des ports maritimes, qu'il s'agisse des ouvrages d'accostage ou des outillages, sont d'abord conçues pour les navires et il n'est guère possible d'éviter les handicaps qui en résultent pour le fluvial, notamment en matière de frais de brouettage, par rapport aux modes de transport concurrents que sont le rail et la route.

Mais, de surcroît, les conditions d'utilisation de la main-d'œuvre pour les trafics fluviaux aggravent sensiblement la situation. Il en résulte une importante recommandation sur ce point : il faudrait absolument, d'une façon ou d'une autre, supprimer la quasi-obligation de recourir à des dockers ou à des personnels grutiers des ports autonomes.

1) Les conditions d'accès aux terminaux

Il convient de garantir aux transporteurs fluviaux des conditions d'accès et de traitement aux terminaux qui :

- pour les trafics de conteneurs garantissent la régularité absolue de leurs rotations, condition primordiale de leur compétitivité ;
- pour les autres trafics, assurent une programmation convenable de leurs voyages, sans conditions aussi strictes que pour les conteneurs.

2) Les outillages

Beaucoup d'outillages portuaires sont inadaptés aux trafics fluviaux, qu'ils ne peuvent traiter que dans des conditions techniques et économiques peu satisfaisantes. La possibilité doit être examinée, pour chaque trafic d'ampleur suffisante, de mettre en place dans des conditions économiques convenables des outillages mieux adaptés.

3) Les postes d'accostage

De même, les ouvrages d'accostage sont souvent mal adaptés aux bateaux, car conçus pour le trafic maritime qui en a de surcroît la priorité d'utilisation. La réalisation de terminaux dédiés, comportant des postes d'accostage adaptés aux engins fluviaux et des outillages de caractéristiques géométriques et de rendements convenables peut être une solution idéale, sous réserve que :

- l'importance du trafic justifie économiquement les investissements correspondants,
- les frais de brouettage entre les terminaux maritimes et les terminaux fluviaux dédiés ne compromettent pas la rentabilité de tels dispositifs.

4) La main-d'œuvre

L'emploi de la main-d'œuvre portuaire et la rigidité de l'organisation présidant au traitement des navires constituent de sérieux obstacles pour les unités de navigation intérieure. Le recours aux dockers et au personnel des établissements portuaires grève lourdement les frais d'escale, au point d'être difficilement supportable, voire insupportable, qu'il s'agisse de l'importance des équipes ou de leurs conditions de mise à disposition, par vacations ou shifts complets qui ne sont souvent pas justifiés par l'importance du travail à effectuer.

Bien que l'utilisation d'équipes librement choisies et bien adaptées au transfert de marchandises en provenance ou à destination d'unités fluviales ne pose généralement pas de problème de principe, il convient que cette liberté puisse être réellement exercée au regard des textes, et sans troubles sociaux à répétition. A ce propos, il importe de souligner qu'il n'y a aucune raison pour que le transport fluvial supporte des règles et des contraintes de l'organisation du travail maritime, c'est un mode de transport terrestre qui ne doit pas être pénalisé par rapport à ses concurrents, le fer et la route.

A ce propos, il conviendrait d'examiner si la prochaine directive européenne sur les services portuaires ne permet pas d'aller dans ce sens.





le secrétaire d'État aux Transports et à la Mer

ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer



20 DEC. 2002

à
Monsieur le Vice-président du
Conseil général des ponts et chaussées

objet : amélioration des conditions d'accès et de traitement des trafics fluviaux dans les zones et les ports maritimes.

Le développement du transport fluvial, mode de transport alternatif à la route et respectueux de l'environnement, est l'un des objectifs de la politique des transports, inscrit dans les schémas multimodaux de services collectifs de transports.

Du fait de la complémentarité entre le transport fluvial et le transport maritime, l'une des conditions de ce développement réside dans une bonne synergie entre le transport fluvial et les ports maritimes. De bonnes dessertes fluviales sont un élément important de la compétitivité des ports maritimes.

Or, la part de la voie fluviale dans les dessertes terrestres des ports maritimes, reste faible, inférieure à 5 % en moyenne, sauf à Rouen. Des améliorations sont donc nécessaires. Certaines seront obtenues par les efforts de fiabilisation et de modernisation des ouvrages de navigation engagés ces dernières années, qui contribueront à optimiser le service offert aux transporteurs.

Indépendamment de ces aspects liés aux infrastructures de navigation et à leur exploitation, il est nécessaire d'améliorer les conditions réglementaires et économiques d'accès et de traitement des trafics fluviaux dans les ports maritimes, dans une logique pleinement intermodale.

Je souhaite confier au Conseil général des ponts et chaussées une mission portant sur l'amélioration de ces conditions, avec deux volets

- les conditions de navigation des bateaux fluviaux dans les eaux maritimes des fleuves et les conditions d'accès de ces bateaux aux ports maritimes : prescriptions techniques, pilotage, législation sociale maritime, réglementations en matière de sécurité, de sûreté, de marchandises dangereuses, etc. ;
- le traitement des trafics fluviaux dans les ports maritimes : outillages, conditions de manutention, etc.

La mission analysera de manière approfondie les problématiques liées à ces deux volets.

Elle portera une attention particulière aux aspects économiques, notamment en termes de compétitivité du mode fluvial pour la desserte des ports maritimes. Elle examinera les possibilités d'évolutions techniques, réglementaires et d'organisation, en tenant compte des dimensions sociales et de sécurité. Enfin, elle proposera un programme d'actions visant à améliorer ces conditions d'accès et de traitement.

La mission veillera à prendre en compte les attentes et les propositions des différents acteurs concernés : gestionnaires des voies navigables et des ports maritimes et intérieurs, chargeurs, transporteurs et opérateurs divers intervenant dans les chaînes logistiques.

Les membres du Conseil général désignés pour cette mission pourront constituer un groupe de travail et s'appuyer, en tant que de besoin, sur les directions d'administration centrales concernées, en particulier la direction des transports terrestres, la direction du transport maritime, des ports et du littoral, ainsi que la direction des affaires maritimes et des gens de mer.

La mission établira un rapport d'analyse et de propositions dans un délai de six mois et, après validation d'un programme d'actions, assurera sur une période d'un an le suivi de sa mise en œuvre.

Le Directeur du Cabinet
11 Juin 2017
Jean-Claude JOUFFROY

ANNEXE 2

Personnes rencontrées

Direction des transports terrestres

M. Marc PAPINUTTI, Sous-Directeur
Mme Aline CHERTON, responsable du bureau TTVN2

Direction du transport maritime, des ports et du littoral

M. Jean-Baptiste MAILLARD, Sous-Directeur
M. Jean-Michel ABIVEN, Chef du bureau PM3
M. Tuong Long DINH, adjoint au Chef de bureau PM3
M. Nicolas PEHAU, administrateur des affaires maritimes, Chef de bureau des opérations maritimes et fluvio-maritimes, sous-direction de la flotte de commerce

Direction des affaires maritimes et des gens de mer

M. Christian SERRADJI, Directeur
M. Jean-Paul GUENOLE, Conseiller maritime

Etablissement national des invalides de la marine

M. Bernard SCEMAMA, Directeur
M. Jean-François JOUFFRAY, Sous-directeur des affaires juridiques

Port de Marseille

M. Eric BRASSART, Directeur du port autonome et Chef du service de la navigation
Mme Chantal HELMAN, Directrice des trafics et des finances
M. Jean-Luc LOUMES, Directeur opérationnel des terminaux marchandises de Fos
M. Joseph MOYSAN, Commandant de port
Mlle Alexandra RENAULT, chargée du mode fluvial et du service logistique
Mme Claire AUZEBY, chargée du service annexe voies navigables
M. Bernard SAMAN, P.D.G. de Rhône Saône Conteneurs

Port du Havre

M. Bernard COLOBY, Directeur de l'exploitation au port autonome
M. Michel DARCHE, Directeur du développement au port autonome
M. Jean-Yves LE VEN, Directeur de l'outillage au port autonome
M. Pierre-Yves REYNAUD, Chef du service de l'exploitation commerciale
M. Francis BREVAULT, Commandant de port
M. Jean-Pierre VAUDRY, Directeur de l'antenne V.N.F. du Havre
M. Bernard LEFEBVRE, Chef du centre de sécurité des navires, affaires maritimes
M. Luc LEFEBFRE, Directeur commercial et développement de la S.H.G.T.
(logistique et opérations portuaires)
M. Gilles PEYROT, Chef de l'agence LOGISEINE du Havre
M. CHAPSAL, Terminaux de Normandie
M. RIERAT, trafic roulier et Sea Engrais

Port de Rouen

M. René GENEVOIS, Directeur du port autonome et Chef du service de la navigation
M. Jean-Bernard KOVARIK, Directeur de l'aménagement et de l'environnement
M. Pascal HORNUNG, Directeur des opérations portuaires et du développement
M. Gérard VIONNET-FUASSET, Commandant de port

Port de Nantes-Saint-Nazaire

M. BENARD, Directeur régional des affaires maritimes Pays de la Loire
M. Gérard PATEY, Directeur du port autonome et Chef du service maritime et de navigation
M. Olivier HAVAS, Directeur de l'aménagement et de l'environnement et adjoint au chef du service maritime et de navigation
M. Patrick ESCHENBRENNER, Chef du service prospective et économie à la direction commerciale
M. Jean-Pierre HERBINOT, Responsable de la cellule commission de surveillance des bateaux du service maritime et de navigation

Port de Bordeaux

M. Philippe DEISS, Directeur de l'exploitation
M. Frédéric MICHAUD, Directeur de l'équipement et adjoint au chef du service maritime et de navigation

Port de Paris

M. Yves MORIN, Directeur Voie d'Eau

Voies Navigables de France

M. Christian JAMET, Directeur général
M. Jean-Jacques GADENNE, Directeur Développement et Patrimoine

Compagnie nationale du Rhône

Mme Catherine MAYENOBE, Directrice générale adjointe

Pilotage

M. Claude HUAUT, Président de la Fédération française des pilotes maritimes
M. Frédéric MONTAC, Président des pilotes de Seine
M. Francis VANOONTEN, Président des pilotes de Dunkerque
M. Frédéric QUINIOU, Président des pilotes de Loire

Comité des armateurs fluviaux

M. Jean-François DALAISE, Président Délégué général
M. Jean-Raymond LEMOINE, adjoint au Président

Association des utilisateurs de transport de fret

M. Didier LEANDRI, Délégué général
M. Jean HOUYVET, Directeur de la logistique fluviale
M. Jérôme ORSEL, Directeur des transports internationaux et fluviaux

Association française des ports intérieurs

M. PACORY, Président

B.E.A. Mer

M. Georges TOURRET, Directeur

Autres

M. Paul PIERRON, Ingénieur général des ponts et chaussées
M. André BAYLE, ancien directeur du port autonome de Strasbourg
M. Gérard CRIQUI, ancien directeur à la CFNR

Nota : il aurait été instructif et judicieux de s'enquérir sur place de la situation dans des ports étrangers, Anvers et Rotterdam en particulier, mais les auteurs du rapport n'ont pu s'y rendre faute de crédits.

ANNEXE 3

Sigles utilisés

- A.D.N.R.** se dit de l'arrêté relatif au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (« arrêté ADNR »)
- C.D.P.F.N.I.** Code du domaine fluvial et de la navigation intérieure
- C.E.T.M.E.F.** Centre d'études techniques maritimes et fluviales
- C.P.M.** Code des ports maritimes
- D.T.T.** Direction des transports terrestres
- D.T.M.P.L.** Direction du transport maritime, des ports et du littoral
- E.N.I.M.** Etablissement national des Invalides de la marine
- M.V.C.** Mono vinyl chlorure (ou monochlorure de vinyl, produit de base du P.V.C.)
- O.M.I.** Organisation maritime internationale
- R.G.P.N.I.** Règlement général de police de la navigation intérieure
- R.G.P.P.M.** Règlement général de police des ports maritimes
- V.N.F.** Voies navigables de France

ANNEXE 4

Définition des termes et expressions employés et résumé de la réglementation en vigueur

I – Bâtiments

Bâtiment : tout moyen de transport flottant, navire, bateau, embarcation et engin de servitude (cf. art.1 du R.G.P.P.M.)

Navire : tout moyen de transport flottant, employé normalement à la navigation maritime et soumis de ce fait aux règlements de cette navigation (R.G.P.P.M.)

Navire fluvio-maritime : navire remontant de façon épisodique ou régulière dans le réseau des voies de navigation intérieure.

Bateau : tout moyen de transport flottant qui n'est pas employé normalement à la navigation maritime ; cette dénomination comprend en particulier les moyens de transport flottants employés pour la navigation intérieure (R.G.P.P.M.)

Embarcation : toutes les petites unités d'une longueur inférieure ou égale à 20 m (R.G.P.P.M.)

Engin de servitude : les engins de servitude flottants employés dans les ports sont considérés comme des navires ou des bateaux suivant leur affectation particulière. (R.G.P.P.M.)

Bateau de marchandises : bateau motorisé ou non, destiné à transporter, manipuler ou stocker des biens (décret n° 2002-1104 du 29.08.2002).

Bateau à passagers : bateau motorisé ou non, construit et aménagé pour transporter ou recevoir à son bord plus de douze personnes non compris les membres de l'équipage (décret n°2002-1104 du 29.08.2002).

L'article 1.01 de l'annexe I de l'arrêté du 17.03.0988 est encore plus précis :
« bateau construit et aménagé pour transporter ou recevoir à son bord plus de douze passagers, ou plus de quatorze personnes, y compris l'équipage et le personnel travaillant à bord du bateau ».

Bateau de plaisance : bateau motorisé ou non, construit et aménagé pour transporter ou recevoir à son bord au plus douze personnes non compris les membres de l'équipage (décret n°2002-1104 du 29.08.2002).

Bateau de commerce : les bateaux de marchandises et les bateaux à passagers sont des bateaux de commerce. (décret n°2002-1104 du 29.08.2002).

II – Zones de navigation

II.1 - Limite de la mer

« Les limites de la mer sont déterminées par des décrets du Président de la République rendus sous forme de règlements d'administration publique, tous les droits des tiers réservés, sur le rapport du ministre des travaux publics lorsque cette délimitation aura lieu à l'embouchure des fleuves ou rivières et sur le rapport du ministre de la marine lorsque cette délimitation aura lieu sur un autre point du littoral. » (art. 2 du décret du 21.02.1852 modifié) (synonyme : limite transversale de la mer, dans un estuaire).

Ces limites séparent :

- le domaine public maritime du domaine public fluvial,
- les zones de compétence respectives du préfet maritime et du préfet terrestre.

II.2 - Limite de l'inscription maritime (appelée encore limite des affaires maritimes)

« Dans les estuaires, les fleuves, les rivières et les canaux fréquentés par les navires de mer, la limite de l'inscription maritime est fixée à l'amont du premier obstacle à la navigation des navires de mer.

Des décrets pris sur la proposition des ministres des travaux publics et de la marine marchande fixeront cette limite pour chacun des estuaires, fleuves, rivières et canaux soumis aux dispositions de la présente loi. » (art. 1^{er} du décret-loi du 17-06-1938)

L'article 1^{er} du décret du 21-02-1852, modifié par le décret n° 67-431 du 02-06-1967 dispose par ailleurs :

« Des décrets du Président de la République, insérés au Bulletin des Lois, et rendus sur la proposition du ministre de la marine, détermineront, dans les fleuves et rivières affluant directement ou indirectement à la mer, les limites des affaires maritimes et les points de cessation de la salure des eaux. »

II.3 - Limites du port (ports autonomes et ports non autonomes relevant de la compétence de l'Etat)

« Il est procédé à la délimitation des ports maritimes relevant de la compétence de l'Etat, du côté de la mer, ou du côté des terres, par le préfet sous réserve des droits des tiers. » (art. R.151-1 du C.P.M.)

II.4 - Circonscription (pour les ports autonomes)

« La circonscription du port est déterminée après enquête par décret en Conseil d'Etat. La circonscription comprend les accès maritimes dans la limite fixée par le même décret. » (art. L.111-3 du C.P.M.)

II.5 – Mer

Zone située à l'aval (ou au large) de la limite transversale de la mer

II.6 - Eaux maritimes

« Sont réputées eaux maritimes au sens du décret-loi du 17 juin 1938 les parties des estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentées par les bâtiments de mer et comprises pour chacune de ces voies navigables, entre :

- à l'aval, la limite transversale de la mer et,
- en amont, le premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer.

Dans l'Adour et les Gaves, les limites en aval et en amont restent fixées conformément au décret du 16 mars 1939. »

(art. 2 du décret n° 54-668 du 11.06.1954)

Compte tenu de l'ambiguïté de cette définition, contredite par d'autres textes (cf. alinéa ci-dessous), ces eaux seront appelées dans la suite du présent document « eaux fluvio-maritimes ». Ce terme est d'ailleurs utilisé à l'alinéa 2 de l'article 2 du décret n° 88-228 du 07-03-1988, sans définition particulière.

II.7 - Eaux intérieures

II.7.1. La directive CEE n° 82-714 du 04-10-1982 et le décret n° 88-228 du 07-03-1988 distinguent, dans les eaux intérieures, quatre zones de navigation, définies par arrêté du 17-03-1988 en ce qui concerne la France :

- zone I Néant⁹
- zone II Seine à l'aval du pont Jeanne-d'Arc, à Rouen
Loire à l'aval du pont Haudaudine sur le bras de la Madeleine et à l'aval du pont de Pirmil sur le bras de Pirmil
Dordogne, à l'aval du pont de pierre à Libourne, Garonne, à l'aval du pont de pierre, à Bordeaux, Gironde
Rhône à l'aval du pont de Trinquetaille, à Arles
- zone III et zone R Rhin
- zone IV les autres voies et plans d'eau du réseau national.

II.7.2. L'arrêté du 02.09.1970 pris pour l'application du décret n° 70-810 du 02.09.1970 distingue deux groupes de voyages des bateaux à passagers :

- 1^{er} groupe « voyages effectués sur les plans d'eau susceptibles d'être le siège de forts courants, d'une agitation importante, d'un trafic intense ou comportant des obstacles rendant la navigation difficile »
 - 2^{ème} groupe autres voies
- Par ellipse sont appelés :
- bateaux du 1^{er} groupe, les bateaux à passagers effectuant des voyages du 1^{er} groupe,
 - bateaux du 2^{ème} groupe, les bateaux à passagers effectuant des voyages du 2^{ème} groupe.

II.7.3. La directive 96/50/CE du 23.07.1996 et le décret n° 91-731 du 23.07.1991 modifié distinguent deux groupes de voies :

- groupe A ensemble des eaux intérieures à l'exception des voies sur lesquelles s'applique le règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin
- groupe B voies du groupe A à l'exclusion des voies à caractère maritime

La D.T.T. considère que toutes les voies navigables du réseau français appartiennent au groupe B, dans la mesure où la directive 91/672/C.E.E. du 16.12.1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure ne comporte aucune voie d'eau

⁹ Aux termes du chapitre 1^{er} de l'annexe I de la directive n° 82/714/CEE, la zone I ne comprend, au plan européen, qu'une section de l'Ems, en Allemagne.

française dans son annexe II donnant la liste des voies d'eau à caractère maritime. Selon cette interprétation, les voies relevant de la zone II considérée en II.7.1 n'ont pas de caractère maritime. Cette interprétation et ses implications concernant la qualification des personnels de conduite n'apparaissent pas acceptables et l'absence de voies d'eau françaises dans l'annexe II de la directive 91/676/CEE doit être considérée comme une omission.

III – Commissions de surveillance

III.1 – Missions, institution, composition, délégations

Selon les termes du texte qui les a créées (art.57 du décret du 17 avril 1934) « Les commissions de surveillance ont mission de faire, à bord des bateaux à propulsion mécanique, des engins et établissements flottants, avant et après leur mise en service, toutes visites, épreuves et essais, à l'effet de s'assurer qu'à toute époque les bateaux, les agrès, les appareils à moteur placés à bord, le personnel, satisfont aux prescriptions réglementaires ».

Elles sont effectivement chargées en pratique de :

- l'instruction des demandes de certificats communautaires, de permis de navigation et d'autorisations,
- l'instruction des demandes de certificats de capacité,
- l'exécution des épreuves, essais et visites prescrits par la réglementation,
- l'exécution des enquêtes en cas d'avaries et d'accidents survenus aux bateaux, engins et établissements flottants.

Elles sont instituées par une décision du ministre chargé des transports. Ce dernier fixe également la circonscription territoriale dans laquelle elles exercent leurs attributions, choisit leur président parmi « les ingénieurs en chef de la navigation » et nomme leurs membres sur la proposition du président.

Chacune d'elles comprend entre cinq et dix membres, « choisis parmi les ingénieurs des mines, les ingénieurs des ponts et chaussées, les usagers, les constructeurs de bateaux et autres personnes recommandées pour leur compétence en matériel de navigation fluviale ».

Elles peuvent déléguer tout ou partie de leurs pouvoirs à leur président, en vue d'assurer l'instruction des affaires courantes. En vertu de cette délégation, le président instruit les demandes de permis de navigation, d'autorisations, de certificats de capacité ; il fait procéder aux épreuves, essais et visites prescrits par la réglementation, ainsi qu'aux enquêtes en cas d'avaries et d'accidents survenus aux bateaux, engins et établissements flottants.

Les certificats communautaires, permis de navigation et autorisations sont délivrés par le président, sous réserve de l'avis favorable de la commission.

Ces commissions ne sont pas compétentes pour « les bateaux qui sont soumis aux lois et règlements de la navigation maritime ».

III.2 – Propositions du rapport Pierron-Hamon

Ces propositions ont pour objet de mettre fin à la dispersion actuelle résultant de l'existence de multiples commissions de surveillance et « de mettre en place un système concentrant dans un même lieu toutes les décisions comportant une expertise technique forte ». Elles s'articulent comme suit :

1) Au niveau central :

- La définition d'une politique générale de sécurité, l'établissement des textes et la coordination de l'ensemble relèveraient de la D.T.T.
- Une « commission centrale de sécurité des bateaux de navigation intérieure » constituerait une instance de concertation avec les professionnels et les divers responsables.

- La compétence technique serait développée au sein du C.E.T.M.E.F. qui exercerait les fonctions suivantes : définition de la doctrine technique, étude et validation des dérogations éventuelles à la réglementation, appui technique pour l'ensemble des services, validation de la compétence des experts dont l'agrément interviendrait par décision du ministre, formation des agents de l'administration et documentation technique.

- L'ensemble des permis de navigation pour les bateaux neufs serait instruit par un seul « bureau central de sécurité », qui s'appuierait sur une « commission consultative de sécurité » à caractère technique et à compétence nationale.

2) Au niveau déconcentré :

- Les commissions de surveillance décisionnelles seraient supprimées et remplacées par des commissions consultatives.

- Des « bureaux de sécurité » seraient créés au sein des services de navigation, chargés d'instruire et, après avis de la commission consultative locale, de délivrer les titres pour les bateaux autres que ceux qui relèveraient de la compétence du bureau central.

IV – Documents nécessaires à la navigation et à la conduite des bâtiments

IV.1 - Immatriculation des bateaux (régie principalement par les articles 78 à 88 du C.D.P.F.N.I.)

« Tout bateau de navigation intérieure de plus de 20 tonnes circulant en France doit être jaugeé et immatriculé et ne peut faire l'objet de deux ou plusieurs immatriculations simultanées. » (1^{er} alinéa de l'art.78).

« Peuvent seuls être immatriculés en France les bateaux appartenant pour plus de la moitié à des Français ou à des sociétés françaises.

Doivent être immatriculés en France ceux de ces bateaux qui circulent habituellement en France et dont les propriétaires y ont leur résidence habituelle ou, s'il s'agit de société, la direction principale de leurs affaires. » (1^{er} et 2^{ème} alinéas de l'art.79)

« Le jaugeage et l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure sont confiés au ministre de l'équipement et du logement. » (1^{er} alinéa de l'art.80)

« L'immatriculation consiste dans l'inscription au bureau [d'immatriculation et de jaugeage] avec un numéro d'ordre sur un registre matricule spécial tenu au bureau d'immatriculation et un certain nombre d'indications caractérisant le bateau.

IV.2. Permis de navigation et autorisation spéciale

Ces documents ont été institués par le décret du 17.04.1934 modifié.

IV.2.1. Permis de navigation

« Sous réserve de la dérogation prévue à l'article 71 ci-après¹⁰, aucun bateau à propulsion mécanique ne peut être mis en service sans un permis de navigation. »

« Un permis de navigation est également nécessaire pour les barges intégrées dans un convoi de plus de 55 m. »

IV.2.2. Autorisation spéciale

« Pour les bateaux stationnaires, engins et établissements flottants, ce permis sera remplacé par une autorisation spéciale. »

¹⁰ Cet article 71 semble avoir été abrogé.

IV.2.3. Consistance de ces documents

« Il [le permis de navigation ou l'autorisation spéciale] énonce :

- 1° Le nom du bateau, engin ou établissement flottant ;
- 2° Ses numéro et marques d'immatriculation, s'il y a lieu,...
- 3° Ses principales dimensions : longueur maximum, gouvernail replié, largeur hors tout, creux au milieu, au livet du pont et tirant d'eau à vide ;
- 4° La hauteur de la ligne de flottaison correspondant au maximum possible d'enfoncement du bateau rapportée à des points de repère ;
- 5° La nature et le type du moteur, sa puissance, sa cylindrée s'il s'agit d'un moteur à combustion interne ;
- 6° La capacité et la surface de chauffe des chaudières, le numéro du timbre exprimant en hectopièzes la pression effective maximale sous laquelle ces appareils doivent fonctionner ;
- 7° Le service auquel le bateau est destiné (transport de passagers, de marchandises, remorquage, touage, plaisance...)
- 8° La composition minimale de l'équipage (second, mariniers, mécaniciens, chauffeurs, etc.) ;
- 9° Dans les cas d'un service public de voyageurs le nombre maximum de passagers pouvant être reçus et, dans le cas des bateaux de plaisance... ;
- 10° Les nom et domicile du propriétaire ;
- 11° Les agrès et appareils spécialement imposés, en sus de ceux prévus à l'article 6 ou ceux dont la dispense est accordée ;
- 12° Les voies navigables ou surfaces d'eau sur lesquelles les bateaux, engins ou établissements flottants sont autorisés à circuler ou à stationner ;
- 13° La cote du bateau, s'il y a lieu, à l'un des registres de classification des bateaux de navigation intérieure ;
- 14° Pour les pousseurs, les dimensions du plus grand convoi dans lequel il est autorisé à s'intégrer. »

IV.2.4. Délivrance de ces documents

Les permis de navigation et autorisations spéciales sont délivrés par le président de la commission de surveillance, sous réserve de l'avis favorable de la commission.

IV.2.5. Durée de validité de ces documents

Il est simplement prévu que :

« Le permis ou l'autorisation cesseront d'être valables si l'une de ces énonciations [données en iii ci-dessus] n'est plus exacte. »

IV.3. Dispositions particulières au permis de navigation concernant les bateaux à passagers

IV.3.1. Tout bateau à passagers non soumis à la réglementation de la navigation maritime doit satisfaire aux dispositions du décret du 17.04.1934, complétées par celles du décret n° 70-810 du 02.09.1970 et de l'arrêté du 02.09.1970 modifié relatif à la sécurité de ce type d'unités avant d'obtenir un permis de navigation¹¹. (art. 1 du décret n° 70-810)

¹¹ Les dispositions résultant des deux derniers textes peuvent, le cas échéant, déroger à celles qui sont contenues dans le décret du 17.04.1934.

IV.3.2. Le permis de navigation est toujours délivré par le président de la commission de surveillance territorialement compétente, après :

- approbation par la commission d'un dossier comprenant, d'une part les plans et dessins détaillés de construction du bateau, d'autre part les notes de calcul justifiant de sa solidité, de sa stabilité à l'état intact, ainsi que de sa flottabilité et de sa stabilité en cas d'avarie, accompagné d'une attestation d'un expert désigné par le propriétaire et agréé par le ministre chargé des travaux publics,
- exécution d'une visite par la commission ou ses délégués. (art. 2 et 3 du décret n° 70-810)

IV.3.3. Sont dispensés des épreuves et essais prévus les bateaux dont les propriétaires ont joint à la demande de permis de navigation une attestation délivrée par une société de classification agréée par le gouvernement français ¹²et certifiant que le bateau répond aux conditions techniques réglementaires. Cette attestation ne dispense pas les bateaux des visites et constatations de la commission de surveillance. (art. 7 du décret n° 70-810)

IV.3.4. Validité

La validité du permis de navigation des bateaux à passagers est limitée à deux ans. (alinéa 1 de l'art. 4 du décret n° 70-810)

IV.3.5. Visites périodiques

La coque des bateaux à passagers doit être soumise à une visite complète à sec :

- au moins tous les cinq ans si elle est de construction métallique,
- au moins tous les deux ans si elle est de construction non métallique. (art. 6 du décret n° 70-810)

IV.3.6. Classification

« Tout bateau du 1^{er} groupe destiné à transporter plus de 75 passagers, et tout bateau du 2^{ème} groupe destiné à transporter plus de 250 passagers doit posséder la première cote d'une société de classification reconnue par le Gouvernement français. Ceux de ces bateaux dont la coque est en bois doivent posséder la plus haute cote possible de la société de classification." (art. 6 de l'arrêté du 02.09.1970)

IV.4. Permis de circulation spécial

Document complétant le permis de navigation pour les bateaux à vapeur ou à moteur naviguant dans les estuaires

« Les bateaux à vapeur ou à moteur naviguant dans les conditions fixées par l'article 1^{er} du présent décret doivent être munis d'un certificat de circulation spécial. Mention de la délivrance dudit permis doit être faite sur le permis de navigation dont les bâtiments doivent être pourvus en exécution... » (art.4 du décret du 17.01.1928)

Ce document est délivré par le préfet, sur proposition de la commission de surveillance.

¹² Il n'existe pas en France de procédure d'agrément des sociétés de classification en ce qui concerne la navigation intérieure.

IV.5 - Certificat communautaire

IV.5.1. Objet du document

Tout bateau destiné au transport de marchandises, tout remorqueur et tout pousseur circulant ou stationnant sur les eaux intérieures doit être muni d'un certificat communautaire.

Les textes principaux sont le décret n° 88-228 du 07-03-1988, l'arrêté du 17-03-1988 relatif au classement des zones de navigation intérieure et l'arrêté du 17-03-1988 relatif aux conditions de délivrance des certificats communautaires et des certificats de bateaux pour les bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises.

Sont exclus du champ d'application de ces textes les navires de mer, y compris les remorqueurs et pousseurs de mer, circulant ou stationnant sur les eaux fluvio-maritimes ou se trouvant temporairement en amont de ces eaux et munis d'un titre de navigation en cours de validité.

En outre, pour naviguer sur les voies d'eau des zones I et II (cf. II.7.1 ci-dessus), tout bateau doit répondre à des prescriptions techniques complémentaires également définies par arrêté du ministre chargé des transports.¹³

IV.5.2. Délivrance du document

Les certificats communautaires sont délivrés par le président de la commission de surveillance territorialement compétente, à la suite d'une visite technique destinée à vérifier que le bateau est conforme aux prescriptions techniques définies par l'arrêté ci-dessus, qui est effectuée par cette commission de surveillance. Cette commission peut s'abstenir de soumettre, en tout ou partie, le bateau à la visite technique dans la mesure où il découle d'une attestation valablement délivrée par une société de classification agréée par le ministre chargé des transports que le bateau satisfait, soit en tout, soit en partie, aux prescriptions techniques mentionnées ci-dessus. La visite de conformité a lieu à l'issue de la construction et avant la mise en service.

IV.5.3. Durée de validité du document

La durée de validité du certificat communautaire est fixée par la commission de surveillance et ne peut excéder dix ans. La durée de validité des mentions correspondant aux prescriptions complémentaires pour la navigation sur les voies d'eau des zones I et II est indépendante, mais est au plus égale à celle du certificat communautaire.

IV.5.4. Travaux sur les bateaux

En cas de modification ou de réparation importante qui affecte la solidité de la construction ou la solidité du bateau, celui-ci doit être soumis avant tout nouveau voyage à une visite technique. A la suite de cette visite, il est délivré un nouveau certificat précisant les caractéristiques techniques du bateau.

IV.5.5. Contrôle

Les autorités compétentes peuvent, à tout moment, vérifier la présence à bord d'un certificat valable et la conformité du bateau à ce certificat.

¹³ Un bateau muni d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin peut naviguer sur toutes les voies d'eau. Toutefois, il doit être muni d'un certificat supplémentaire communautaire :

- pour bénéficier des allègements techniques prévus sur les voies des zones III et IV,
- pour naviguer sur les voies d'eau des zones I et II compte tenu des prescriptions techniques complémentaires prévues pour elles.

IV.5.6. Matières dangereuses

Tout bateau transportant des matières dangereuses doit en outre être en conformité avec la réglementation régissant ces transports.¹⁴

IV.6. Propositions du rapport Pierron-Hamon

Sous réserve de modifications ponctuelles sur des dispositions ne relevant pas des textes communautaires, les propositions de ce rapport ne portent pas sur la consistance technique de la réglementation, mais sur l'organisation (cf. III.2 ci-dessus) et sur les procédures. Les dispositions proposées s'analysent comme suit :

1) Première délivrance des permis de navigation et renouvellement après modifications substantielles

- Avant construction ou modification du bateau :
 - . dépôt auprès de l'administration des plans établis sous triple signature propriétaire, chantier constructeur et expert d'un bureau de contrôle ou d'une société de classification agréé),
 - . instruction par le bureau central de sécurité ou par le CETMEF,
 - . consultation pour avis de la commission consultative de sécurité,
 - . approbation des plans par l'administration ;
- Après construction ou modification du bateau :
 - . visite de mise en service par une commission conforme aux textes communautaires et comprenant des experts désignés par l'administration, soit en son sein, soit sur une liste d'experts agréés,
 - . délivrance du permis de navigation par l'administration.

2) Renouvellements ne faisant pas suite à des modifications substantielles

- . dépôt auprès de l'administration d'une demande de renouvellement du titre accompagnée du rapport d'un expert, d'un bureau de contrôle ou d'une société de classification agréé,
- . instruction par le bureau central de sécurité,
- . visite de renouvellement par une commission conforme aux textes communautaires et comprenant des experts désignés par l'administration, soit en son sein, soit sur une liste d'experts agréés,
- . délivrance du permis de navigation par l'administration.

IV.7 - Documents requis pour les navires : pour mémoire, et par comparaison, les titres de navigation maritime sont (art.3 de la loi du 1er avril 1942) :

- 1° Le rôle d'équipage ;
- 2° Le permis de circulation ;
- 3° La carte de circulation individuelle ou collective.

¹⁴ Tout bateau muni d'un certificat délivré au titre du règlement pour le transport des matières dangereuses sur le Rhin peut transporter des matières dangereuses sur les eaux intérieures dans les conditions figurant audit certificat.

V – Prescriptions techniques pour les bateaux

V.1 - Bateaux destinés au transport de marchandises

Les prescriptions techniques applicables à la conception de ces bateaux ont été fixées par le décret n° 88-228 du 07.03.1988 et surtout par l'arrêté du 17.03.1988 relatif aux conditions de délivrance des certificats communautaires et des certificats de bateaux pour les bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises.

Elles consistent dans la transcription en droit français des dispositions arrêtées par la directive 82/714/CEE du 04.10.1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, pour les seuls bateaux destinés au transport de marchandises. Ces dispositions reprennent elles-mêmes pour l'essentiel les dispositions arrêtées dans le cadre de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, dans la version approuvée en 1982 par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

Ces dispositions font plus précisément l'objet des annexes de cet arrêté :

- annexe I - Prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises
- annexe II - Prescriptions techniques des bateaux mentionnés à l'article 13 du décret n° 88-228 du 07.03.1988 (dispositions allégées pour certaines unités)
- annexe III- Dispositions relatives aux prescriptions techniques complémentaires applicables aux bateaux de navigation intérieure naviguant sur les voies de la deuxième zone

V.2 - Bateaux à passagers

Les prescriptions applicables à la conception des bateaux à passagers ont été fixées par le décret n° 70-810 du 02.09.1970 et surtout par l'arrêté du 02.09.1970 relatif à la sécurité des bateaux à passagers non soumis à la réglementation maritime, modifié et complété par l'arrêté du 09.05.1980.

V.3 - Modifications en préparation

Une directive européenne est en préparation pour modifier la directive 82/714/CEE du 04.10.1982. Elle doit :

- traiter des dispositions techniques applicables à la fois aux bateaux de marchandises et aux bateaux à passagers prévus pour le transport de plus de douze personnes, non compris l'équipage,
- moderniser les prescriptions communautaires antérieures, en reprenant les prescriptions techniques adoptées par la C.C.N.R. en 1995, qui prennent en compte l'évolution de la technique jusqu'à cette date.

Ce document se substituera :

- à la directive 82/714/CEE, transcrite en droit français par le décret n° 88-228, et aux textes pris pour leur application,
- au décret n° 70-810 du 02.09.1970 et aux textes pris pour son application.

Le dernier projet de ce document disponible date du 19.07.2000, mais les travaux ont progressé depuis lors au plan communautaire. Le retard apporté à son adoption semble résulter de difficultés relationnelles entre l'UE et la CCNR.

VI – Composition des équipages

VI.1 – Règles générales

Le présent paragraphe ne résume que les dispositions résultant du décret n° 2002-1104 du 29.08.2002, qui doivent être applicables au 01.01.2004.

Tout bateau motorisé, qu'il s'agisse d'un bateau de marchandises ou d'un bateau à passagers, doit avoir en équipage le personnel nécessaire pour assurer sa marche et sa sécurité, suivant la nature du bateau, le lieu de sa navigation et les circonstances qui peuvent se présenter sur sa route.

Cet équipage comprend au minimum :

- un conducteur, au sens de l'article 1.02 du R.G.P.N.I., âgé de plus de 16 ans,
- un matelot susceptible de participer aux manœuvres pour les bateaux de

marchandises ou les péniches de plaisance naviguant en rivière ou sur les lacs, sauf dérogation prévue par les règlements particuliers pris en application du R.G.P.N.I.

En fonction de circonstance particulières, le ministre chargé des transports peut fixer par arrêté, pour les différentes catégories de bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures, des dispositions spéciales relatives à l'équipage, qui peuvent être plus sévères ou, exceptionnellement, moins sévères.

L'aptitude à la conduite des bateaux de navigation intérieure ne dispense pas du respect des règles de pilotage prévues par le décret du 09-03-1970.

Tout bateau transportant des matières dangereuses doit avoir à son bord en permanence le personnel compétent nécessaire pour assurer la sécurité du bateau et de sa cargaison.

Sur tout bateau transportant des passagers, le conducteur ou un membre d'équipage doit être titulaire d'une attestation spéciale « passagers ». Lorsque plus de cinquante personnes sont admises sur le bateau, la présence à bord d'une seconde personne titulaire d'une attestation spéciale « passagers » est obligatoire.

Tout bateau étranger de plus de 15 m de longueur doit comprendre parmi son équipage ou ses passagers au moins une personne pouvant servir d'interprète.

VI.2 – Dispositions particulières aux bateaux à passagers

Aux termes de l'arrêté du 13.07.1998 modifiant l'arrêté du 02.09.1970 sur les dispositions relatives à la sécurité des bateaux à passagers non soumis à la réglementation maritime, sont appliquées des dispositions particulières relatives à la composition minimale de l'équipage par catégories d'agents, en fonction du nombre maximal de passagers admis à bord. Ces dispositions se résument sous la forme du tableau suivant :

Nombre de passagers admis	Equipage minimal
de 13 à 50 inclus	un chef de bord un matelot
de 51 à 250 inclus	un chef de bord un matelot qualifié
de 251 à 600 inclus	un chef de bord un matelot qualifié un matelot qualifié ou un agent de maintenance
de 601 à 1 000 inclus	un chef de bord un autre conducteur ou un timonier deux matelots qualifiés ou un matelot qualifié et un agent de maintenance
plus de 1 000	sur décision de la commission de surveillance compétente

Un renforcement de l'équipage peut être prescrit, soit lorsque certaines conditions techniques ne sont pas remplies, soit lors de la délivrance du permis de navigation, compte tenu des caractéristiques du bateau, de son usage ou du lieu de son exploitation.

VI.3. Cas des eaux fluvio-maritimes

Les dispositions en vigueur s'analysent comme suit ;

1). L'article 2 du décret-loi du 17.06.1938 dispose que :

« Sous réserve des dispositions prévues à l'article 3, des rôles d'équipages sont délivrés obligatoirement dans les eaux maritimes des estuaires, des fleuves, des rivières, des canaux :

.....

« 2°. aux remorqueurs affectés à la traction des unités de batellerie servant au transport des marchandises, la navigation de ces remorqueurs s'effectuant exclusivement à l'aval du premier obstacle à la navigation maritime ;

3°. aux unités de propulsion mécanique transportant passagers ou marchandises d'une jauge brute minimum de 50 tonneaux et effectuant exclusivement leur navigation à l'aval du premier obstacle à la navigation maritime ;

.....»

2) L'article 3 du décret n° 54-668 précise que :

« La délivrance des rôles d'équipage aux bâtiments naviguant dans les eaux maritimes des fleuves, rivières et canaux est effectuée dans les conditions prévues à l'article 2 du décret-loi du 17.06.1938 et à l'article 5 de l'acte dit loi du 01.04.1942. »

3) La loi n° 42-427 du 01.04.1942 modifiée dispose :

- à l'article 1 :

« Sont astreints à la possession d'un titre de navigation maritime les navires ou engins pratiquant la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance. »

- à l'article 2, modifié par décret n°67-431 du 26.05.1967 :

« Est considérée comme maritime la navigation pratiquée en mer ou dans les limites et conditions prévues par la loi du 11.03.1941 portant fixation des limites des affaires maritimes dans les fleuves, rivières et canaux. »

- à l'article 4 :

« Le rôle d'équipage est délivré obligatoirement aux navires pratiquant la navigation maritime et dont l'équipage comprend des marins professionnels ou agents du service général. »

- à l'article 5, modifié par la loi n° 97-1051 du 18.11.1997 :

« Reçoivent en application de l'article 4 un rôle d'équipage :

.....

7° Tous engins automoteurs effectuant des parcours en mer, à l'exception de ceux visés aux articles 6, 7 et 8 de la présente loi ;

..... »

C'est sans doute à cette catégorie du texte modifié qu'il convient de se référer selon le décret n° 54-668.

4) L'article 3 du décret-loi du 17.06.1938 comporte également les dispositions suivantes :

« Des décrets, rendus sur la proposition des ministres des travaux publics et de la marine marchande, fixeront les conditions dans lesquelles continueront à être délivrés aux capitaines de bateaux fluviaux des certificats de capacité spéciaux leur permettant de piloter dans la partie des fleuves et estuaires soumise à l'inscription maritime.

Ces décrets devront respecter les stipulations des accords intervenus antérieurement.

Ils indiqueront les dérogations susceptibles d'être apportées aux dispositions de la présente loi en ce qui concerne les bateaux fluviaux qui ne naviguent qu'accessoirement dans les eaux maritimes. »

VII – Qualification des personnels de conduite

VII.1 – Certificats de capacité et attestations spéciales

VII.1.1. Certificats de capacité

Tout conducteur d'un bateau de commerce sur les eaux intérieures doit être titulaire d'un certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce ou d'un titre équivalent (décret n° 2002-1104 du 29-08-2002 transcrivant la directive 96/50/CE du 23-07-1996 en droit français).

L'obtention du certificat de capacité est subordonnée à la réussite à un examen comprenant des épreuves théoriques et pratiques portant sur les connaissances professionnelles des candidats, notamment en matière de conduite, de navigation et de sécurité. La nature et le programme des épreuves, ainsi que les modalités de délivrance du certificat de capacité sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

Pour la conduite de bateaux de commerce sur certaines voies définies par arrêté du ministre chargé des transports, l'examen comporte une épreuve complémentaire relative à la

connaissance des conditions locales de navigation. Le contenu de cette épreuve est défini par le président de la commission de surveillance.

Pour la conduite de bateaux à passagers sur certains secteurs de navigation définis par arrêté du ministre chargé des transports, l'examen comporte une épreuve complémentaire relative à la connaissance de la sécurité des passagers, notamment dans le cas d'accident, d'incendie et de naufrage.

Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, le certificat de capacité mentionne le type de bateau et le secteur de navigation qui ont donné lieu à une épreuve complémentaire.

Pour être admis à se présenter aux épreuves de l'examen, le candidat doit justifier d'une expérience professionnelle de quatre ans au minimum en qualité de membre d'équipage de pont d'un bateau de commerce. L'expérience professionnelle est attestée par la présentation d'un livret de service ou d'un livret de formation, accompagné d'un document indiquant le statut au titre duquel le candidat a acquis cette expérience. Plusieurs types de dérogations sont prévus.

Le certificat de capacité mentionne le groupe de voies pour lequel il est valable. Le titulaire d'un certificat de capacité du groupe B peut échanger ce certificat contre un certificat de capacité du groupe A s'il satisfait à l'une des conditions suivantes :

- avoir réussi un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte notamment sur les conditions de navigation dans les eaux maritimes,
- présenter un titre de conduite en mer ou la licence de patron-pilote.

VII.1.2. Attestation spéciale « radar »

Pour être admis à conduire un bateau de commerce au radar, le conducteur doit détenir une attestation spéciale radar délivrée après réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les connaissances professionnelles relatives à la conduite au radar. Le certificat de capacité mentionne l'aptitude à la conduite au radar.

VII.1.3. Attestation spéciale « passagers »

Son obtention est subordonnée à la réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les connaissances professionnelles relatives au transport et à la sécurité des passagers. Le candidat doit présenter une attestation de formation aux premiers secours reconnue par l'Etat.

VII.1.4. Durées de validité

Les certificats de capacité et les attestations spéciales sont délivrés sans limitation de durée par le président de la commission de surveillance. Toutefois la validité du certificat de capacité est suspendue lorsque son titulaire, qui atteint l'âge de 65 ans, ne respecte pas l'obligation de produire, dans les trois mois de son anniversaire et de chacun des anniversaires suivants, un certificat médical attestant son aptitude physique et mentale à exercer cette activité.

VII.1. Equivalences

Les certificats de capacité pour la conduite des bateaux de commerce du groupe A et du groupe B et les attestations spéciales relatives à la conduite eu radar et au transport des passagers, délivrés par un Etat membre de la Communauté européenne en conformité avec la directive du 16.07.1996, sont valables sur les eaux intérieures françaises, à l'exception des voies sur lesquelles s'applique le règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin.

La grande patente du Rhin et la patente radar délivrés en application du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin sont valables sur les eaux intérieures françaises.

Les certificats de capacité et les attestations spéciales délivrés par un Etat non membre de la Communauté européenne ayant conclu avec la France un accord de reconnaissance réciproque des titres correspondants sont valables sur les eaux intérieures françaises.

VII.2 – Cas des eaux fluvio-maritimes

Le régime en cours de mise en place en application du décret n° 2002-1104 du 29.08.2002 comporte des dispositions claires et souples concernant les eaux fluvio-maritimes, avec :

- deux certificats distincts pour les groupes de voies A et B ;
- une épreuve complémentaire relative à la connaissance des conditions locales de navigation pour la conduite de bateaux de commerce sur certaines voies définies par arrêté du ministre chargé des transports ;
- une épreuve complémentaire relative à la connaissance de la sécurité des passagers, notamment dans le cas d'accident, d'incendie et de naufrage, pour la conduite de bateaux à passagers sur certains secteurs de navigation définis par arrêté du ministre chargé des transports.

Mais l'interprétation donnée à la définition des groupes de voies par la D.T.T., telle que rappelée au § II.7.3, ne permet pas d'utiliser la distinction entre groupes de voies.

VII.3. Propositions du rapport Pierron-Hamon

Sous réserve de modifications ponctuelles éventuelles, ces propositions ne portent pas sur les programmes de connaissances et les durées d'expérience, mais sur les modalités d'organisation des examens et de délivrance des titres, en reconnaissant que les textes récents et en préparation comblent largement les lacunes du dispositif antérieur.

ANNEXE 5

Textes applicables

Sommaire des textes référencés

- I – Textes d’ordre communautaire
- II – Textes de portée très générale (codes, règlements de police)
- III – Textes concernant les zones de navigation et leur application
- IV – Textes relatifs aux titres que doivent avoir les navires et/ou bateaux
- V – Textes concernant l’équipage et la conduite,
les caractéristiques et le contrôle des bateaux
- VI – Textes relatifs au pilotage
- VII – Textes relatifs à la manutention

I – Textes d’ordre communautaire

Directive 82/714/CEE du Conseil du 4 octobre 1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure
Directive 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure
Directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l’harmonisation des conditions d’obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté
Projet, en date du 19 juillet 2000, de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 82/714/CEE du 4 octobre 1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure

II – Textes de portée très générale

Code des ports maritimes (C.P.M.)
Code du domaine fluvial et de la navigation intérieure (C.D.F.N.I.)
Règlement général de police des ports maritimes (R.G.P.P.M.)
Règlement général de police de la navigation intérieure (R.G.P.N.I.) <i>(Décret n° 77-912 du 21 septembre 1973 modifié)</i>

III – Textes concernant les zones de navigation et leur application

<p>Décret du 21 février 1852 modifié relatif à la fixation des limites des affaires maritimes *anciennement l'inscription maritime* dans les fleuves et rivières affluant à la mer, et sur le domaine public maritime</p>
<p>Décret-loi du 17 juin 1938 relatif à la modification des limites de l'inscription maritime.</p>
<p>Décret n° 54-668 du 11 juin 1954 déterminant, en exécution du décret-loi du 17 juin 1938, les conditions d'application de la réglementation de l'inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer.</p>
<p>Arrêté du 17 mars 1988 relatif au classement des zones de navigation intérieure (pris en application de décret du 7 mars 1988 cité ci-dessous)</p>

IV – Textes relatifs aux titres que doivent avoir les navires et/ou bateaux

<p>Décret du 17 janvier 1928 modifié réglementant la navigation dans les estuaires</p>
<p>Décret du 17 avril 1934 portant règlement d'administration publique et réglementant le service des bateaux, engins stationnaires et établissements flottants ayant une source d'énergie à bord et des barges susceptibles d'être intégrées dans un convoi poussé ou d'être propulsées et non soumis à la réglementation de la navigation maritime (modifié et complété par les décrets du 10 juillet 1936, 9 novembre 1937, 3 avril 1942, 24 février 1945, 24 juillet 1956, 5 novembre 1965, 2 août 1968)</p>
<p>Loi n° 42-427 du 1er avril 1942 modifiée relative aux titres de navigation maritime</p>
<p>Décret n° 88-228 du 7 mars 1988 relatif au service des bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises</p>
<p>Circulaire n° 91-19 du 7 mars 1991 concernant l'application des annexes de l'arrêté du 17 mars 1988 relatif aux conditions de délivrance des certificats communautaires et des certificats de bateaux pour les bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises</p>
<p>Décret n° 92-507 du 5 juin 1992 relatif à l'accès à la profession de transporteur de marchandises par bateau de navigation intérieure</p>

V – Textes concernant l'équipage et la conduite, les caractéristiques et le contrôle des bateaux

<p>Décret n° 67-690 du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin</p>
<p>Décret n° 70-810 du 2 septembre 1970 portant règlement d'administration publique et relatif à la sécurité des bateaux à passagers non soumis à la réglementation de la navigation maritime</p>
<p>Arrêté du 2 septembre 1970 relatif à la sécurité des bateaux à passagers non soumis à la réglementation de la navigation maritime (modifié et complété par l'arrêté du 9 mai 1980)</p>
<p>Arrêté du 17 mars 1988 relatif aux conditions de délivrance des certificats communautaires et des certificats de bateaux pour les bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises</p>
<p>Décret n° 90-43 du 9 janvier 1990 relatif aux mesures de sécurité applicables dans les établissements flottants ou bateaux stationnaires et les bateaux en stationnement sur les eaux intérieures recevant du public</p>
<p>Arrêté du 27 mars 1991 relatif aux visites, expertises et contrôles des bateaux de navigation intérieure destinés au transport des marchandises</p>
<p>Décret n° 91-731 du 23 juillet 1991 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures</p>
<p>Arrêté du 3 juillet 1992 modifié relatif à la délivrance du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de navigation intérieure</p>
<p>Décret n° 2002-1104 du 29 juillet 2002 modifiant le décret n° 91-731 du 23 juillet 1991 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures</p>
<p>Arrêté du 3 juillet 1992 modifié relatif à la délivrance du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de navigation intérieure – <u>Projet d'arrêté consolidé intégrant les nouvelles modifications</u></p>

VI – Textes relatifs au pilotage

<p>Loi du 28-03-1928 modifiée relative au régime du pilotage dans les eaux maritimes</p>
<p>Décret du 28-04-1958 portant suppression de la station de pilotage de Honfleur, intégration de la zone de pilotage de Honfleur dans celle de la station de la Seine et modification du règlement de pilotage de la Seine</p>
<p>Décret n° 69-515 du 19-05-1969 relatif au régime du pilotage dans les eaux maritimes (modifié par le décret du 25 mai 2000)</p>
<p>Arrêté ministériel du 28-12-1970 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage de la Seine</p>
<p>Décret n° 70-207 du 09-03-1970 modifié relatif au pilotage des bateaux, convois ou autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer</p>
<p>Décret n° 83-780 du 01-09-1983 modifiant le décret n° 70-207 du 9-3-1970 relatif au pilotage des bateaux, convois ou autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer</p>
<p>Arrêté préfectoral du 01-07-1988 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage de la Loire</p>
<p>Arrêté préfectoral du 20-05-1999 portant réglementation de l'accès des bateaux fluviaux à l'intérieur des limites administratives du Port autonome de Marseille</p>
<p>Décret n° 2000-455 du 25-05-2000 modifiant le décret n° 69-515 du 19 mai 1969 relatif au régime du pilotage dans les eaux maritimes</p>

☞ *les textes de niveau loi ou décret, non abrogés ou modifiés, peuvent être directement consultés sur le site www.legifrance.gouv.fr*

VII – Textes relatifs à la manutention

Loi n°47-1746 du 06-09-1947 sur l'organisation du travail de manutention dans les ports [*considérée comme le « statut du docker », codifiée dans le C.P.M.*]

Loi n° 92-496 du 09-06-1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes [*réforme du « statut du docker », codifiée dans le C.P.M.*]

☞ *les textes de niveau loi ou décret, non abrogés ou modifiés, peuvent être directement consultés sur le site www.legifrance.gouv.fr*

ANNEXE 6

Trafics fluviaux en provenance ou à destination des ports maritimes autonomes

TRAFIC ANNUEL TOTAL 2002 (chargement + déchargement) DES PORTS AUTONOMES

		CHAPITRES DE MARCHANDISES										
Ports	Nature du trafic	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
		Produits agricoles	Denrées alimentaires	Combustibles minéraux sol.	Produits pétroliers	Minerais et déchets ...	Produits métallurgiques	Minéraux bruts et mat. const.	Engrais	Produits chimiques	Machines... divers	
LE HAVRE	Chargements			838 952	940 512	3 344		350 588	58 984	241 896	188 657	2 622 933
	Déchargements		241		956 616	3 186	1 224	500 756	3 621	88 239	339 139	1 893 022
	Total	0	241	838 952	1 897 128	6 530	1 224	851 344	62 605	330 135	527 796	4 515 955
ROUEN	Chargements	250	7 305	402 439	758 167	13 545		1 024 300	500	42 382	95 027	2 343 915
	Déchargements	673 209	277 769	22 000	308 674			5 033		52 460	31 778	1 370 923
	Total	673 459	285 074	424 439	1 066 841	13 545	0	1 029 333	500	94 842	126 805	3 714 838
MARSEILLE	Chargements	19 812	1 204	141 398	346 846	12 574	172 557	16 187		240 773	63 225	1 014 576
	Déchargements	461 123			49 720	6 110	17			4 741	97 405	619 116
	Total	480 935	1 204	141 398	396 566	18 684	172 574	16 187	0	245 514	160 630	1 633 692
DUNKERQUE	Chargements	50 770	97 699	19 121	155 167	21 918	109 474	520 972		123 321	23 947	1 122 389
	Déchargements	257 124	27 280		17 976	2 447	16 393	4 086	3 615	13 305	21 451	363 677
	Total	307 894	124 979	19 121	173 143	24 365	125 867	525 058	3 615	136 626	45 398	1 486 066

ANNEXE 6

Trafics fluviaux en provenance ou à destination des ports maritimes autonomes

TRAFIC ANNUEL TOTAL 1992 (chargement + déchargement) DES PORTS AUTONOMES

CHAPITRES DE MARCHANDISES												
Ports	Nature du trafic	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
		Produits agricoles	Denrées alimentaires	Combustibles minéraux sol.	Produits pétroliers	Minerais et déchets ...	Produits métallurgiques	Minéraux bruts et mat. const	Engrais	Produits chimiques	Machines... divers	
LE HAVRE	Chargements	0	5 499	1 028 034	922 752	0	0	67 627	27 890	202 882	29 889	2 284 573
	Déchargements	12 093	616	0	624 676	0	282	108 899	0	104 613	38 008	889 187
	Total	12 093	6 115	1 028 034	1 547 428	0	282	176 526	27 890	307 495	67 897	3 173 760
ROUEN	Chargements	0	3 072	798 320	2 051 246	0	0	581 222	600	18 330	4 899	3 457 689
	Déchargements	229 322	9 618	1 533	196 525	1 876	4 602	2 047	3 875	41 451	600	491 449
	Total	229 322	12 690	799 853	2 247 771	1 876	4 602	583 269	4 475	59 781	5 499	3 949 138
MARSEILLE	Chargements	0	17 343	408 075	689 234	0	81 941	17 916	136 619	15 877	15 654	1 382 659
	Déchargements	0	0	14 884	6 944	0	256	9 010	0	0	6 914	38 008
	Total	0	17 343	422 959	696 178	0	82 197	26 926	136 619	15 877	22 568	1 420 667
DUNKERQUE	Chargements	365	28 302	53 274	650 680	986	25 329	353 119	0	104 506	0	1 216 561
	Déchargements	189 040	16 094	0	959	0	1 915	6 682	0	0	395	215 085
	Total	189 405	44 396	53 274	651 639	986	27 244	359 801	0	104 506	395	1 431 646
NANTES-SAINT-NAZAIRE	Chargements	0	0	0	78 040	0	0	166 712	0	0	0	244 752
	Déchargements	0	0	0	78 040	0	0	120 032	0	0	0	198 072
	Total	0	0	0	156 080	0	0	286 744	0	0	0	442 824
BORDEAUX	Chargements	0	0	0	18 391	0	0	2 600	0	0	30	21 021
	Déchargements	3 685	32 417	0	449	0	0	244 769	0	8 960	0	290 280
	Total	3 685	32 417	0	18 840	0	0	247 369	0	8 960	30	311 301

ANNEXE 6

Trafics fluviaux en provenance ou à destination des ports maritimes autonomes

TRAFIC ANNUEL TOTAL 1997 (chargement + déchargement) DES PORTS AUTONOMES

		CHAPITRES DE MARCHANDISES										
Ports	Nature du trafic	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
		Produits agricoles	Denrées alimentaires	Combustibles minéraux sol.	Produits pétroliers	Minerais et déchets ...	Produits métallurgiques	Minéraux bruts et mat. const.	Engrais	Produits chimiques	Machines... divers	
LE HAVRE	Chargements	0	398	482 646	863 913	3 536	0	10 406	0	290 679	82 915	1 734 493
	Déchargements	2 349	8 108	54 063	791 615	11 131	1 307	73 090	0	187 375	96 866	1 225 904
	Total	2 349	8 506	536 709	1 655 528	14 667	1 307	83 496	0	478 054	179 781	2 960 397
ROUEN	Chargements	0	46 645	269 635	773 220	37 648	4 765	367 706	245	59 573	25 086	1 584 523
	Déchargements	640 934	82 553	1 397	280 916	807	21 749	4 789	0	44 365	27 437	1 104 947
	Total	640 934	129 198	271 032	1 054 136	38 455	26 514	372 495	245	103 938	52 523	2 689 470
MARSEILLE	Chargements	0	1 752	91 968	566 495	950	190 834	24 885	0	71 381	7 768	956 033
	Déchargements	242 846	0	0	40 146	0	0	0	0	1 105	30 153	314 250
	Total	242 846	1 752	91 968	606 641	950	190 834	24 885	0	72 486	37 921	1 270 283
DUNKERQUE	Chargements	4 564	8 652	273 592	348 710	71 265	67 821	249 384	12 603	79 125	40	1 115 756
	Déchargements	282 343	18 779	0	0	1 712	3 108	800	10 994	6 545	1 934	326 215
	Total	286 907	27 431	273 592	348 710	72 977	70 929	250 184	23 597	85 670	1 974	1 441 971
NANTES-SAINT-NAZAIRE	Chargements	0	0	1 000	0	0	0	287 640	0	0	0	288 640
	Déchargements	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total	0	0	1 000	0	0	0	287 640	0	0	0	288 640
BORDEAUX	Chargements	0	0	0	16 531	0	0	800	0	0	0	17 331
	Déchargements	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total	0	0	0	16 531	0	0	800	0	0	0	17 331

Secrétariat général
Bureau
Rapports
et Documentation
TOUR PASCAL B
92055 LA DÉFENSE CÉDEX
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45