

V. MELGOSO



LES PAGES SUR COLONNE DE DROITE SONT DES PAGES PAIRES. CELLES SUR COLONNE DE GAUCHE SONT IMPAIRES.

EN DIVISANT CHAQUE PAGE PAR LE MILIEU, CHAQUE DEMIE-PAGE OBTENUE REMPLACE LA PAGE CORRESPONDANTE SUR LE GUIDE D'AVRIL 2018.

DANS LE GUIDE , LE TERME "CERTIFICAT COMMUNAUTAIRE" EST REMPLACÉE PAR "CERTIFICAT DE L'UNION"

Aucun de ces certificats n'autorise la conduite sur le Rhin car c'est une voie sous un statut particulier, très fréquentée et desservant plusieurs pays sur laquelle le certificat de capacité exige une formation plus importante.

2° Un certificat national qui n'autorise la conduite que sur les **voies non reliées au réseau européen** s'appelle **certificat de capacité de catégorie** et il concerne uniquement 3 catégories de bateaux de commerce précis :

- transport de passagers sur bateau non motorisé ou à moteur de faible puissance de moins de 15 m de longueur (certificat de catégorie PA) sans limitation du nombre de passagers. Ce certificat est aujourd'hui obsolète (*Q/R n° 6*). D'autant que la réglementation technique européenne des bateaux à passagers interdit les bateaux non motorisés.
- transport de 75 passagers au maximum sur bateau d'au plus 35 m de longueur (certificat de catégorie PB). Pour être obtenu, ce certificat exige, comme pour les certificats européens, de justifier d'une expérience professionnelle minimum détaillée dans un livret de service ou de formation (*Q/R n° 12*).
- transport de marchandises sur bateau d'une longueur inférieure à 20 m (certificat de catégorie PC).

Les certificats nationaux pour le transport de passagers sont soumis à des règles de saisonnalité qui limitent l'autorisation de conduire à une période de l'année. Et sur des sections de voie d'eau précises qui ne font pas partie du réseau européen (*Q/R n° 82*) pour éviter une concurrence déloyale avec les conducteurs et les bateaux à certificat européen.

II - Mais, en pratique, non.

Car une décision d'octobre 2018 arrête la liste des eaux « nationales », aux seules eaux situées outre-mer (ex. le Maroni en Guyane) et aux marais de Brière et de Bourges en métropole. Seules ces eaux sont supposées pouvoir bénéficier de la réglementation nationale, par exemple en matière d'expérience professionnelle de conduite (*Q/R n° 10*) ou de prescriptions techniques pour les bateaux (*Q/R n° 52*). Il est certain qu'une telle situation est anormale. Elle signifie qu'en France, sur les voies non reliées au réseau européen autres que les marais ci-dessus, les normes techniques que doivent respecter les bateaux sont les mêmes que celles s'appliquant aux bateaux navigant sur les voies d'eau européennes.

7

PEUT-ON ETRE CHEF DE BORD D'UN BATEAU DE COMMERCE AVEC UN PERMIS DE CONDUIRE UN BATEAU DE PLAISANCE ?

Oui, il est possible de conduire un bateau de commerce avec un permis plaisance mais uniquement pour le transport de passagers, pas de marchandises. Et avec un nombre de passagers transportés limité à douze, pas plus.

Comme en plaisance, le permis de conduire doit être en rapport avec la longueur du bateau. S'il fait plus de 20 mètres, il faut un permis « grande plaisance ». La règle relative à l'ASP (*Q/R n° 22*) s'applique, bien évidemment.

8

LES DROITS A CONDUIRE UN BATEAU SONT-ILS DIFFERENTS ENTRE UN CERTIFICAT EUROPEEN ET UN CERTIFICAT NATIONAL ?

I - En droit, oui.

Oui, car

1° Un certificat de capacité européen appelé **certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce** vaut pour tous les bateaux de commerce (passagers et marchandises). Deux variantes existent selon le groupe de voies sur lesquelles ils autorisent la navigation.

Le certificat de **groupe A** autorise la conduite sur le groupe de voies d'eau européennes le plus large bien qu'il ne compte pas le Rhin. Mais il inclut les voies qui ont un débouché maritime qui peuvent avoir des conditions de navigation maritimes.

Le certificat de **groupe B** autorise la conduite sur toutes les voies d'eau européennes – compris les voies nationales sans accès au réseau européen – mais pas celles qui ont un caractère maritime.

Mais, la possibilité inverse est ouverte au propriétaire d'un bateau qui peut encore naviguer en sécurité au-delà de la date d'échéance de validité de son certificat. Il peut en demander la prolongation à condition d'en justifier la nécessité (manque de disponibilité au bassin de radoub, par exemple).

51

QU'EST-CE QU'UN CERTIFICAT DE L'UNION (ANCIENNEMENT CERTIFICAT COMMUNAUTAIRE) ?

C'est un certificat de navigation reconnu par tous les États membres de la communauté européenne. Il est valide sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de la Communauté.

Il est obligatoire, notamment, pour tous les bateaux de commerce transportant plus de 12 passagers, pour ceux de plaisance et de transports de marchandises qui mesurent 20 mètres ou plus de long ou déplacent plus de 100 m³. Et les engins flottants, pousseurs ou remorqueurs qui sont des bateaux professionnels qui ne dépassent pas 20 mètres de long.

Les bateaux sous ces seuils ont la possibilité d'en demander un (Q/R 27).

Les prescriptions techniques du règlement communautaire qui ne sont pas respectées sont indiquées sur le certificat. Ce non-respect n'empêche pas la délivrance du certificat mais, l'objectif, à terme, est bien que ces règles techniques plus sécuritaires, donc plus contraignantes, entrent en pratique.

Le certificat communautaire doit être, cependant, complété pour certaines zones de navigation (Q/R n° 83).

Pour tout autre bateau la demande est adressée à l'autorité dont le territoire de compétence permet la visite du bateau. L'année indique la répartition des départements par préfet et service instructeur compétent.

50

QUELLE EST LA DUREE DE VALIDITE D'UN CERTIFICAT DE NAVIGATION ?

Sans limitation de durée pour

- La carte de circulation des bateaux de plaisance qui mesurent moins de 20 m de long et dont le déplacement d'eau est inférieur à 100 m³.
- Les établissements flottants à usage privé de moins de 20 mètres de long qui sont assimilés, de ce fait, à des bateaux de plaisance tout en relevant du certificat d'établissement flottant.

Dix ans pour les constructions neuves

- De bateaux de transports de marchandises.
- De bateaux de transports de 12 passagers maximum.
- D'engins flottants.
- De bateaux de plaisance de 20 m ou plus de de long.
- D'établissements flottants de 20 m ou plus de long, neufs ou pas.

Sept ans pour les bateaux de transport de marchandises, les engins flottants et les bateaux à passagers ne dépassant pas 12 personnes (hors équipage).

Cinq ans pour les bateaux de transport de passagers autorisés à transporter plus de douze passagers.

Ces durées sont des durées maxima qui peuvent être réduites pour des motifs de sécurité par l'autorité compétente. Cette autorité est le préfet du lieu où siège le service instructeur.

QUEL EST LE ROLE ET LA COMPOSITION DE LA COMMISSION DE VISITE ?

Comme en matière maritime, une commission de visite est chargée de visiter le bateau avant sa mise en service.

Schématiquement, elle est censée s'intercaler entre l'autorité publique responsable de la délivrance du certificat de navigation (et son service instructeur) et le propriétaire du bateau (et son expert).

Mais, un décalage entre textes rend le rôle de cette commission ambiguë. D'un côté, elle est chargée de donner un avis au préfet du département où siège le service instructeur pour l'établissement du certificat de navigation (*code des transports – article D4221-21*).

Mais, par ailleurs, ses pouvoirs sont quasiment décisionnaires selon le règlement communautaire (*arrêté du 30 décembre 2008*) car c'est elle qui, en particulier :

- Contrôle la conformité de montage de l'installation de gouverne, contrôle les documents relatifs aux installations électriques, contrôle et accorde le visa du dossier de sécurité, certifie, dans le certificat communautaire, la conformité de l'installation de gaz liquéfiés...
- Fixe le nombre maximal de passagers admissibles, définit, si nécessaire, des valeurs plus grandes pour la distance de sécurité ou le franc-bord, modifie les marques d'enfoncement...
- Accorde des dérogations pour la collecte des huiles usées, pour les logements à bord, pour les dispositions relatives aux personnes à mobilité réduite, pour la masse des ancres, pour les longueurs de passerelle...
- Plombe en position « fermée » les vannes des tuyaux de collecte des eaux huileuses ... etc.

La confusion, en pratique, de cette commission avec le service instructeur du préfet tend à diluer les responsabilités. Le risque, en particulier, est qu'en cas d'accident et de contentieux en résultant, la recherche des responsabilités sera assez compliquée.

52

QU'EST-CE QU'UN CERTIFICAT DE BATEAU ?

C'est un certificat pour un bateau de commerce. Il n'autorise à naviguer que sur les voies d'eau intérieures non reliées au réseau européen (*Q/R n ° 82*) et il est limité aux bateaux de commerce :

- de transports de passagers s'ils ne transportent pas plus de 12 passagers, équipage non compris.
- de transports de marchandises s'ils n'atteignent pas 20 mètres de long.

Il est délivré après vérification que le bateau respecte bien des prescriptions techniques moins contraignantes que celles du règlement communautaire.

53

QU'EST-CE QU'UNE CARTE DE CIRCULATION ?

Pour les bateaux de plaisance de moins de 20 m de long et déplaçant moins de 100 m³, c'est le certificat de navigation qui garantit que le bateau est conforme aux normes de sécurité et environnementales.

Et c'est aussi la « carte d'identité » d'un bateau non immatriculé.

Pour naviguer sur les voies d'eau européennes, la carte de circulation ne suffit pas, il faut obtenir un certificat international de bateau de plaisance dont la durée de validité est de 2 ans. Ou bien, demander un certificat de l'Union.

82

QU'EST-CE QUE LE RESEAU DES VOIES D'EAU EUROPEENNES ?

C'est l'ensemble des voies d'eau de l'Europe qui sont interconnectés de telle sorte, qu'il est possible d'aller d'un pays à un autre exclusivement par voie fluviale. Il faut, néanmoins, respecter les dimensions des ouvrages. Partir de Libourne (33) entre Saintonge et Périgord pour arriver à Gand en Belgique ne sera jamais possible à un bateau qui n'est pas à la dimension des ouvrages de la voie au plus petit gabarit. En l'occurrence, celui du canal du Midi dont une grande partie des ouvrages est encore au gabarit Riquet malgré des travaux de modernisation entamés dans les années 70.

Les voies d'eau soumises à un régime international (Rhin, Moselle, ...), notion bien antérieure à la naissance de l'Europe, font partie de ce réseau.

Les voies qui ne sont pas connectées au réseau européen, donc n'en faisant pas partie, par exemple par la présence d'un barrage sans écluse pour le franchir (exemple de la Dordogne en amont de Bergerac) ou parce que le bassin de navigation n'est pas relié à ce réseau (exemple de la Charente ou de l'Adour) sont des eaux nationales. Aussi bien, du point de vue du conducteur que du bateau, qui parce qu'ils ne naviguent pas sur le réseau européen, sont soumis à des règles différentes. Les règles de navigation sont, néanmoins, celles du règlement général de police de la navigation intérieure (*Q/R n° 89*).

Reste un problème à résoudre qui est le suivant. Depuis un arrêté ministériel d'octobre 2018, les seules voies officiellement nationales sont celles d'outre-mer et deux marais en France (Brière et Bourges). Donc, les certificats de conduite de catégorie (*Q/R n° 8*) et les certificats de bateau (*Q/R n° 52*) ne sont valables que sur ces voies. Tous les autres marais (poitevin, de Saint Omer, ..), lacs et autres voies non reliées au réseau européen ne peuvent être empruntés qu'avec des certificats européens ...

D'autant que la directive européenne a fixé une composition minimum de la commission à un président et trois experts dont

1. Un membre représentant le préfet du département dans lequel siège le service instructeur (*voir Q/R suivante*) qui assure la fonction de président ;
2. Un membre compétent en matière de suivi technique des bateaux de navigation intérieure et de leurs machines ;
3. Un membre titulaire d'un certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce ;
4. Un membre expert en matière d'inspection de bâtiments traditionnels.

Le président a la possibilité de faire appel à des spécialistes lorsque cela lui semble nécessaire.

En France, cette commission est, aujourd'hui, exclusivement composée de fonctionnaires – agents de l'État – choisis en majorité au sein du service instructeur lui-même. On peut se demander si, compte tenu du petit nombre d'agents dans ces services, le niveau de qualification exigée est, effectivement, respectée.

Elle se déplace pour s'assurer que l'expert n'a pas commis d'omissions puis elle rend un avis que l'autorité responsable de la délivrance du certificat de navigation peut ne pas suivre puisque la commission n'est pas l'autorité compétente pour accorder le certificat de navigation.

73

QUEL EST LE ROLE DU SERVICE INSTRUCTEUR ?

Placé sous l'autorité du préfet du département dans lequel il siège, les six services du pays installés à Paris, Lyon, Toulouse, Nantes, Strasbourg et Douai sont chargés de recevoir et d'instruire la totalité des demandes en lien avec la navigation fluviale (*Q/R n° 57*).

84**DANS QUELLES DIFFÉRENTES ZONES DE NAVIGATION SONT
CLASSEES LES VOIES D'EAU FRANÇAISES ?**

Le classement complet des voies est annexé à l'arrêté du 2 octobre 2018

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2018/10/2/TRAT1811009A/jo/texte>

Comme l'arrêté est à la fois long et technique, la liste seule des voies et des lacs peut être téléchargée à :

<http://fluviacconseil.fr/wp-content/uploads/2019/01/Fluviacconseil-JO-Zones-de-navigation-fran%C3%A7aises.pdf>

Le certificat de navigation de chaque bateau indique sur quelles zones il est autorisé à naviguer d'après ses caractéristiques techniques. Un bateau certifié pour une zone 4 ne pourra se déplacer sur aucune autre zone. Un bateau certifié zone 3 pourra, aussi, naviguer en zone 4 et un bateau zone 1 pourra aller sur toutes les autres zones (si les caractéristiques de la voie le lui permettent, un paquebot certifié zone 1 ne passera pas sur le Midi, zone 4 ...). Un bateau à certificat européen est certifié pour une zone pas pour une voie en particulier.

85**QU'EST-CE QU'UNE ZONE GEOGRAPHIQUE REDUITE, UNE ZONE
PORTUAIRE ?**

C'est une zone précise à l'intérieur d'une zone de navigation (*Q/R n° 83*). Elle permet d'échapper, partiellement, aux obligations de la zone de navigation. Un bateau peut naviguer à l'intérieur de cette zone bien qu'il ne soit pas en complète conformité avec les prescriptions techniques de la zone plus importante dans laquelle se trouve la zone géographique réduite. Une zone portuaire dans laquelle évoluent des bateaux en lien avec l'activité du port est, par excellence, ce genre de zone, notamment dans des ports situés sur des zones fluvio-maritimes. Les activités portuaires (lamanage, remorquage, ...) peuvent nécessiter des bateaux difficiles à conformer au RTC (*Q/R n° 59*).

83**QU'EST-CE QU'UNE ZONE DE NAVIGATION ?**

Les règles techniques suivies pour la construction d'un bateau donné, que ce soit en plaisance ou en commerce, le rendent apte à naviguer dans certaines conditions et pas dans d'autres.

La forme et l'épaisseur de sa coque (la carène), la hauteur du franc-bord ou la distance de sécurité, l'installation de gouverne, le type et la puissance de son moteur, ... rendront possible sa navigation :

- sur un canal ou un lac aux eaux calmes (zone 4)
- sur une rivière ou un lac étendu aux rives éloignées (zone 3)
- sur un fleuve soumis à l'influence des marées ou à des conditions météorologiques extrêmes (zone 2),
- Et, voire même, en mer au-delà du débouché du fleuve ou, en tout cas, sur des eaux soumises aux influences maritimes (zone 1)

Pour normaliser l'infinie variété de voies et de plans d'eau, quatre types différents de zone ont été fixés pour répartir et regrouper les voies en fonction de leurs caractéristiques. De la zone 1 (la plus à risques) à 4 (la moins à risques). Le Rhin fait partie de ce classement (zone R) compte tenu de son caractère international depuis longtemps déjà. Et des accords anciens passés entre pays pour assurer la liberté de navigation.

La zone de navigation autorisée à un bateau, est indiquée sur son certificat de navigation (*Q/R n° 46*) et toutes les zones sous la zone en question peuvent être empruntées par ce bateau. Un bateau certifié pour la zone 1 peut naviguer sur toutes les autres zones. Et un bateau certifié pour la zone 4 ne peut emprunter aucune autre zone.

Mais un grand nombre de fleuves à bassin de navigation moins important ont des zones fluviomaritimes : la Somme, la Charente, l'Adour, l'Hérault... Et même des canaux : de Tancarville, du Midi, d'Arles à Bouc...

Ces zones permettent aux transporteurs fluviaux et maritimes de prendre le relais l'un de l'autre facilitant, ainsi, les échanges commerciaux. Ces zones incluent parfois celle d'une station de pilotage dont l'activité consiste dans l'assistance donnée aux capitaines pour la conduite des navires dans ces eaux mixtes, pas toujours calmes, fréquentées et avec un chenal mouvant.

88

QU'EST-CE QU'UNE VOIE OU ZONE A CARACTERE MARITIME ?

Depuis au moins une directive de 1982 et dans le but d'harmoniser les politiques de transport des États membre, l'Europe, à partir des propositions de chacun des États, a classé les voies d'eau intérieures en fonction des difficultés de navigation (*Q/R n° 83*) Des quatre zones qui ont été arrêtées, non compris le Rhin, la zone 1 a été classée la plus à risques compte tenu du débouché maritime et des effets associés (marées, mascarets, vents, modifications du chenal, trafic mixte ...). Si, au début, seule l'Allemagne a classé l'Ems dans son débouché en mer du Nord en zone 1, d'autres pays en ont défini une aujourd'hui (Pologne et hors CE Royaume-Uni, Russie et Ukraine). En octobre 2018, la France a délimité 4 zones aux débouchés maritimes des 4 grands fleuves français. Et sur ces 4 zones, 7 parcours dont 3 pour la Seine, 2 pour le Rhône, un pour la Garonne et un pour la Loire (*voir exemples en annexe 4*).

Mais le terme « zone de navigation » ne s'applique qu'à la réglementation des bateaux, pas des conducteurs. Ceux-ci sont certifiés pour deux groupes de voie: le groupe A et le groupe B. Et les voies du groupe A sont des voies à caractère maritime (*Q/R n° 19*) dont la liste n'est pas celle des zones de navigation pour les bateaux. Pour preuve, trois pays européens ont fixé des voies à caractère maritime sur leurs territoires : la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. L'Allemagne qui, en toute cohérence, retient les zones 1 et 2 de navigation comme voies à caractère maritime.

Autre zone spécifique, celle destinée aux bateaux de commerce (transport de marchandises) certifiés "bâtiments de chantier" par leur certificat de l'Union. Ces bateaux peuvent obtenir un certain nombre de dérogations à condition qu'ils ne naviguent hors de leur zone qu'à l'état lège (sans cargaison, ni équipement spécifique). Ce certificat convient, d'abord, pour les travaux d'entretien de la voie car l'exploitant doit demander, au service instructeur, avant chaque intervention.

86

QUELLE EST LA LIMITE ENTRE LES EAUX FLUVIALES ET MARITIMES ?

Cette limite est une ligne de base qui suit sensiblement la direction générale de la côte pour définir clairement, au débouché d'un fleuve, le côté maritime et le côté fluvial. A cet endroit, la ligne est dite limite transversale de la mer (LTM).

En amont de cette ligne, les eaux sont intérieures, en aval, maritimes.

87

QU'EST-CE QU'UNE ZONE FLUVIOMARITIME ?

C'est une zone mixte entre deux limites.

- ✓ Celle de la limite transversale de la mer (*Q/R n° 86*) jusqu'à laquelle les bateaux sont autorisés à naviguer, si leur certificat de navigation le permet.
- ✓ Et celle de la limite de l'inscription maritime (LIM) jusqu'à laquelle les navires sont autorisés à naviguer. Historiquement, cette limite se situait au premier obstacle à la navigation maritime, généralement un pont qui ne pouvait être franchi par les bateaux de mer à cause de la hauteur de leurs mâts ou de leur « château ». Sur la Seine, cette limite est le pont Jeanne d'Arc à Rouen, sur le Rhône, le pont de Trinquetaille à Arles, sur la Garonne, le pont de pierre de Bordeaux, sur la Loire, le pont Haudaudine à Nantes ... etc.

ANNEXE 2

Zones de navigation françaises

En navigation de plaisance

Arrêté du 10 février 2016 (NOR:DEVT1528950A)

https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?jsessionid=8155BD9A5BD3CB70C960BE10192379FD.tp1gfr29s_1?cidTexte=JORFTEXT000032036538&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id&iId=JORFCONT000032036284

En navigation de plaisance, les zones sont arrêtées pour le matériel d'armement et de sécurité embarqué. Seules deux zones existent : "eaux exposées" (zones 2 et 3) et "eaux abritées" (zone 4). En zone 1 seuls sont autorisés les bateaux de plaisance en eaux intérieures qui disposent d'un certificat de l'Union supplémentaire.

En navigation de commerce

Arrêté du 2 octobre 2018 (NOR: TRAT1811009A)

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000037469594&fastPos=1&fastReqlId=407625320&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>

Pour les voies et plans d'eau répartis par zones, voir Q/R n° 84. Toutes les eaux ne figurant pas sur la liste complète sont classées "zone 4". Ci-dessous se trouvent les nouvelles "zone 1" de 2018.

Zone 1 :

La Gironde de la ligne joignant la pointe de Grave à la pointe de Suzac (limite transversale de la mer - LTM) à la ligne joignant la pointe de Grave à la pointe est de la conche de Pontailiac.

La Loire de la ligne joignant la pointe de Mindin à la pointe du Penoët (LTM) à la ligne joignant le feu de la digue du Pointeau au phare de Villès-Martin à Saint Nazaire

La Seine est assez compliquée car la zone 1 à partir de la limite transversale de la mer (LTM) où s'arrête la zone 2 est différenciée des eaux maritimes par des lignes virtuelles tirées à partir de divers repères sur la côte. La délimitation de cette zone est une solution réglementaire pour permettre aux bâtiments fluviaux (bateaux) d'un gabarit ne leur permettant pas le passage par le canal de Tancarville de passer par la Seine.

Le delta du Rhône est dans le même cas.

ANNEXE 4

Exemples de zones 1 françaises
(Extraits de l'arrêté du 2 octobre 2018)



Zone 1 de la Garonne (estuaire de la Gironde).



Zone 1 de l'estuaire de la Loire