



**CONSEIL D'ADMINISTRATION  
de la CNBA**

**du 26 avril 2012  
Séance n ° 104**

**Avis du conseil d'administration sur le projet  
de Code des transports, partie réglementaire**

L'avis de la Chambre nationale de la batellerie artisanale a été sollicité par le Ministère des transports sur le projet de partie réglementaire du Code des transports (partie fluviale).

Après avoir pris connaissance de ce projet et en avoir discuté en séance, le conseil d'administration de la CNBA rend un avis global positif sur ce projet, qui permettra de réunir en un seul document un ensemble considérable de textes, dont certains très anciens, permettant ainsi de gagner en lisibilité et en clarté. Cet avis favorable est émis sous réserve de la prise en compte des observations suivantes.

Livre premier « Le bateau » :

Sur ce livre, la CNBA n'a pas de remarque particulière à formuler.  
La CNBA demande simplement à ce que la codification soit bien réalisée à droit constant.

Livre deux « Navigation intérieure » :

Sur les titres I, II et III de ce livre, la CNBA n'a pas d'observation particulière à exprimer.

Le titre IV (« police de la navigation intérieure ») contient les articles présents dans le projet de décret portant réforme du Règlement général de police qui avait été soumis à la CNBA en 2010 mais qui n'avait finalement pas été adopté.

Sur ce projet, la CNBA a rendu un avis en décembre 2010. Cet avis avait été précédé de plusieurs séances de travail avec le Ministère des transports au cours desquelles la CNBA avait part de ses demandes.

L'examen du présent titre IV est donc l'occasion pour la CNBA de remettre en avant un certain nombre d'observations quant à ce projet de règlement général de police :

**-Article R.4241-3 :** la CNBA demande à être systématiquement consultée, en tant que représentante des professionnels du transport fluvial, avant toute adoption d'un règlement

particulier de police. Elle propose que la phrase « Ces règlements particuliers de police sont pris » soit complétée par la mention « après avis de la Chambre nationale de la batellerie artisanale ».

**-Article R.4241-4 :** la CNBA demande que soit ajoutée une définition du terme « passager » afin d'éviter toute confusion entre transport de fret et transport de passagers au niveau de l'article L.4241-22. Celui-ci prévoit en effet que « l'embarquement ou le débarquement de passagers est interdit en dehors des ports ou des emplacements désignés à cet effet par les autorités compétentes », ce qui peut laisser planer l'ambiguïté sur les personnes couvertes par le terme « passagers ». La CNBA propose d'ajouter la définition suivante : « Passager : Personne transportée à bord d'un bateau destiné au transport de personnes, en échange d'une contribution financière ou gratuitement ».

**-Article R.4241-5 :** La CNBA demande à ce que l'alinéa suivant : « Le conducteur d'un engin flottant motorisé doit toujours être à bord dès lors que l'engin est au travail, même en l'absence de déplacement » soit remplacé par le texte suivant : « Un membre d'équipage d'un engin flottant motorisé doit toujours être à bord dès lors que l'engin est au travail, même en l'absence de déplacement ». La CNBA pense en effet que la présence d'un membre d'équipage (qualifié) suffit et que l'obligation qu'il s'agisse forcément du conducteur n'est pas nécessaire.

**-Article R.4241-7 :** Cet article prévoit que le conducteur doit veiller à ce que les caractéristiques de son bateau soient compatibles avec celles des voies d'eau qu'il traverse. Il précise que ces caractéristiques sont fixées par les règlements particuliers de police.

La CNBA demande à ce que cette règle générale équilibrée soit complétée afin de prendre en compte une situation concrète récurrente : la modification des caractéristiques des infrastructures en cours de transport par les règlements particuliers de police. En effet, dans un certain nombre de cas, les bateliers découvrent en cours de transport que la voie qu'ils prévoient d'emprunter ou qu'ils ont déjà commencé à emprunter ne présente plus les dimensions nécessaires au passage du bateau, du fait d'un risque qui a été identifié par le gestionnaire (ou le préfet du département) : souhaitant être déchargé de toute responsabilité en cas d'accident, celui-ci prend un texte réglementaire qui le relève, dans les faits, de sa responsabilité, mais qui reporte celle-ci vers le batelier, lequel, en cours de transport, n'a pas la possibilité d'annuler son transport ou d'en prolonger la durée en empruntant une autre voie. La CNBA demande donc une rédaction plus équilibrée et propose à cette fin que soit ajouté à l'alinéa I le texte suivant :

« Le conducteur ne pourra être tenu pour responsable lorsque les caractéristiques des eaux intérieures et des ouvrages d'art ont été modifiées alors qu'il avait déjà entamé un transport. »

**-Article R.4241-9 :** Cet article prévoit que les bateaux doivent avoir un équipage en nombre suffisant et qualifié pour assurer la sécurité des personnes et de la navigation. Il prévoit également que « ces dispositions ne sont pas applicables aux matériels flottants ». Pour des raisons de sécurité évidentes, la CNBA demande à ce que cette dernière mention soit supprimée, de manière à ce que ces obligations s'appliquent à tous.

**-Article R.4241-11 :** Cet article prévoit les dispositions à mettre en œuvre en cas de sinistre à bord du bateau. Parmi les obligations incombant au conducteur figure celle de prévenir le Centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS) compétent. Les bateliers n'ayant pas toujours connaissance des Centres compétents en fonction des régions traversées, la CNBA propose que soient précisées les modalités de publication de la liste des CODIS. La

CNBA suggère que celle-ci se fasse par arrêté et/ou par le biais des avis à la batellerie ; elle propose de ce fait d'ajouter la mention suivante : « La liste officielle des Centres opérationnels départementaux d'incendie et de secours (CODIS) est fixée chaque année par arrêté. » (ou : « par avis à la batellerie »)

**-Article R.4241-15 :** Cet article prévoit qu'un exemplaire du règlement général de police ainsi que des règlements particuliers de police doivent figurer à bord. Il indique également qu'« en cas de modification de ces règlements, un exemplaire actualisé doit être à bord deux mois après la publication du règlement modifié ». La CNBA demande à ce que ce délai de « deux mois » soit remplacé par « six mois ». Deux mois est en effet un délai trop court pour les bateliers pour pouvoir disposer d'un document à jour sur leur bateau. Lorsque la Chambre nationale de la batellerie artisanale adresse des documents aux bateliers (dont les mises à jour des textes réglementaires), ils n'en prennent connaissance souvent que plusieurs semaines plus tard, du fait des transports en cours. Six mois semble un délai plus réaliste, d'autant qu'il correspond à la fréquence de publication des recueils d'avis à la batellerie par les services en charge de la navigation.

**-Article R.4241-26 :** tout comme pour l'article R.4241-3 mentionné ci-dessus, la CNBA demande à être systématiquement consultée, en tant que représentante des professionnels du transport fluvial, avant la délivrance d'une autorisation préfectorale pour l'organisation d'une manifestation sportive, fête nautique ou autre manifestation. De la même manière que ci-dessus, elle propose que la phrase « La décision d'autorisation est prise par le préfet » soit complétée par la mention « après avis de la Chambre nationale de la batellerie artisanale ».

**-Article R.4251-10 et R.4251-11 :** Ces deux articles contiennent des dispositions relatives aux tarifs dus pour les opérations de pilotage des bateaux effectuées par les pilotes commissionnés à cet effet. La CNBA estime que dans le contexte actuel d'absence de réglementation des prix, ces deux articles devraient être supprimés.

#### Livre trois « Voies navigables de France et ports fluviaux » :

Sur ce livre, comme pour le livre premier, la CNBA n'a pas de remarque particulière à faire, à partir du moment où la codification est bien réalisée à droit constant.

S'agissant de l'établissement Voies navigables de France, la CNBA a eu l'occasion de s'exprimer à plusieurs reprises dans le cadre des travaux préparatoires à la loi de janvier 2012 réformant Voies navigables de France ainsi que des projets de décrets pris en application de cette loi, sur lesquels elle a rendu un avis lors de son conseil d'administration n°103 du 8 mars 2012.

#### Livre quatre « Le transport fluvial » :

Sur ce livre, la CNBA souhaite émettre les deux remarques suivantes :

**-Article R.4411-3 :** Cet article contient des dispositions relatives aux services d'information fluviale devant être mis en place et gérés par les gestionnaires des voies navigables. Etant donné les difficultés posées par certains outils de communication en termes de protection des données, notamment de repérage des bateaux, la CNBA demande à ce que soit ajouté un 6° intitulé ainsi : « 6° les moyens nécessaires à la protection des données liées à ces dispositifs. »



**-Articles R.4462-8, R.4462-9, R.4462-10 et R.4462-11** : ces articles prévoient les dispositions applicables au cabotage fluvial et à l'immobilisation des bateaux en cas de non-respect des règles relatives au cabotage fluvial. La CNBA attire l'attention sur le fait qu'aucune sanction pénale ne semble être associée au non-respect des règles relatives au cabotage, seules des dispositions relatives à l'immobilisation des bateaux étant présentées.

#### Remarque complémentaire

La CNBA rappelle à l'occasion de cet avis sur la partie réglementaire du Code des transports une remarque qu'elle émet depuis plusieurs mois sur la partie législative de ce même code.

Lors du travail de codification de la partie législative, alors qu'il avait été indiqué que la codification allait être réalisée à droit constant, la définition du « patron batelier » a été modifiée de la manière suivante :

*Texte en vigueur jusqu'à l'adoption du Code des transports (partie législative)* : « Est patron batelier, au sens et aux effets du présent titre, toute personne de l'un ou de l'autre sexe dont la profession est d'effectuer des transports de marchandises par voie de navigation intérieure et qui, à cet effet, dispose au plus, en qualité de propriétaire, de copropriétaire ou d'usufruitier, soit d'un bateau automoteur, à l'exclusion de tout bateau non automoteur, soit de deux bateaux non automoteurs, à l'exclusion de tout bateau automoteur, ces bateaux devant être immatriculés dans un bureau d'immatriculation français des bateaux de navigation intérieure et être conduits par la personne susvisée ou par les membres de sa famille » (article 159 du Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure)

*Texte actuel du Code des transports (partie législative)* : « ont la qualité de patron batelier les chefs ou gérants statutaires des entreprises mentionnées à l'article L.4430-1 ainsi que les gérants libres ou locataires-gérants exploitant des bateaux de ces entreprises » (article L.4430-3 du Code des transports).

A l'occasion de cet avis rendu sur la partie réglementaire du Code transports, la CNBA **demande à ce que la définition du patron batelier qui était présente dans le Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure (article 159 cité ci-dessus), et qui a été abrogée lors de la codification de la partie législative, soit réintégrée au corpus législatif ou réglementaire.**

Le 10 mai 2012

Le Président de la Chambre Nationale  
de la Batellerie Artisanale

Michel DOURLENT

