



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 13ème législature

### transports fluviaux

Question écrite n° 76584

#### Texte de la question

M. Jacques Remiller appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les difficultés rencontrées par les artisans bateliers français appelés à naviguer sur les voies fluviales aux Pays-bas et notamment sur le Rhin. Depuis quelques mois, les autorités néerlandaises exigent des bateliers étrangers d'utiliser pour les communications entre le bateau et la station terrestre la langue néerlandaise conformément au règlement de police des Pays-bas et au règlement du Rhin et pour les communications de bateau à bateau le néerlandais ou l'allemand, et ce en application de l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure, signé à Bâle en 2000. Ce règlement prévoit que, lorsqu'un règlement intérieur n'existe pas, le français, l'allemand ou une langue appropriée peuvent être utilisés. Cette nouvelle restriction, imposée aux bateliers français et à tous ceux, nombreux, qui ne pratiquent pas la langue néerlandaise, ajoutée aux tarifs, souvent inférieurs aux coûts de production en raison d'aides directes obtenues de leur gouvernement, pratiqués par les entreprises hollandaises de transport fluvial, engendrent de graves risques de survie économique pour l'ensemble des bateliers français et étrangers. Il lui demande les mesures qu'il entend prendre, notamment par des contacts bilatéraux ou, le cas échéant, au niveau européen, pour remédier à ces pratiques protectionnistes et pour permettre aux professionnels français, déjà sinistrés, de travailler librement au sein de l'Union européenne. À titre d'exemple, sachant que ces mesures restrictives semblent justifiées par la nécessité de prévenir les secours en cas d'urgence, il pourrait être prévu d'adapter au transport fluvial le vocabulaire simplifié de l'Organisation maritime internationale.

#### Texte de la réponse

Certains bateliers français ont fait récemment état de difficultés lors de leur circulation sur les voies navigables intérieures aux Pays-Bas et notamment sur le Rhin. Au début de cette année, plusieurs bateaux français ont été immobilisés par les autorités néerlandaises sur leurs eaux nationales et sur les eaux dépendant du régime de la navigation sur le Rhin. Les autorités néerlandaises ont invoqué des raisons de sécurité pour exiger la maîtrise du néerlandais sur leurs voies nationales ou de l'allemand sur les voies rhénanes. Elles s'appuient sur l'article 2.1 de l'annexe 4 de l'arrangement régional de Bâle du 6 avril 2000 relatif au service radiotéléphonique sur les voies intérieures, ainsi que sur l'article 4.05 du règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) de la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin (CCNR), dont l'objectif répond au souci d'assurer des communications verbales garantissant un haut degré de sécurité du transport fluvial. Ce règlement de police ne paraît pas contraire à la législation européenne, et plus particulièrement au principe de libre circulation des travailleurs, puisque le règlement 1612/68 du Conseil du 15 octobre 1968, ainsi que la jurisprudence consacrée, admettent qu'un critère de maîtrise linguistique soit imposé par un État, si ce critère est proportionné et repose sur des exigences d'ordre public et de sécurité. Des dispositions similaires existent en France. En effet, l'article 6 du décret 91-732 du 23 juillet 1991 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux sur les eaux intérieures prévoit l'obligation pour tout bateau étranger de plus de 15 mètres de long de comprendre parmi son équipage ou ses passagers au moins une personne pouvant servir d'interprète. La CCNR et la Commission européenne (programme « Edinna ») ont engagé des travaux pour développer un langage commun sur les voies intérieures,

inspiré du langage utilisé en mer. L'objectif est de développer un langage commun utilisé par tous les acteurs, embarqués ou à terre. Mais le déploiement de ce langage à tout le réseau interne européen n'est pas envisageable à moyen terme et il est apparu préférable de rechercher dans un premier temps une solution de compromis avec les autorités néerlandaises. C'est pourquoi, dès que le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, a eu connaissance de ces incidents, des discussions ont été engagées, au terme desquelles il a été convenu que l'application de la réglementation devrait se faire avec discernement, de manière proportionnée et homogène dans l'ensemble des États européens. Par ailleurs, dans l'attente des avancées sur l'élaboration du langage commun, la France souhaite s'appuyer sur le vocabulaire normalisé des liaisons radio en navigation intérieure, élaboré sous l'égide de la CEE-ONU, qui fait l'objet de la résolution n° 35 du groupe de travail principal des transports. Il a donc été proposé aux autorités néerlandaises de retenir cet outil comme référence pour le niveau de maîtrise de la langue locale exigé par les bateliers lors des contrôles de police, sur la base duquel une offre de formation pourrait être mise à la disposition des bateliers. Nous n'avons plus noté d'incident depuis ces échanges.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jacques Remiller](#)

**Circonscription :** Isère (8<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 76584

**Rubrique :** Transports par eau

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 13 avril 2010, page 4184

**Réponse publiée le :** 20 juillet 2010, page 8192