

# **CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES**

Affaire n° 1999-0258-01

## **EXERCICE DES MISSIONS DE L'ETAT EN MATIERE DE SECURITE DES BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE**

**P.PIERRON  
J.Y.HAMON**

**Août 2000**



La Défense, le 15 DEC. 2000

Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports  
et du Logement

Conseil général des  
ponts et chaussées

Le Vice-Président

**NOTE**  
à l'attention de  
**Monsieur Hubert du MESNIL**  
Directeur des transports terrestres

**Affaire n° 1999-0258-01**

Je vous prie de trouver ci-joint le rapport du groupe de travail constitué auprès du président de la 4<sup>ème</sup> section du Conseil général des ponts et chaussées chargé d'expertiser l'exercice des missions de l'Etat en matière de sécurité des bateaux de navigation intérieure établi par MM. Paul PIERRON, ingénieur en chef des ponts et chaussées et Jean-Yves HAMON, inspecteur général des transports et des travaux publics.



**Georges MERCADAL**

Diffusion du rapport n° 1998-0258-01

- le directeur des transports terrestres	2ex
- le président de la 2 <sup>ème</sup> section du CGPC	1ex
- le président de la 3 <sup>ème</sup> section du CGPC	1ex
- le président de la 4 <sup>ème</sup> section du CGPC	1ex
- M. MONADIER	1ex
- M. QUATRE	1ex
- M. PIERRON	1ex
- M. HAMON	1ex
- archives	1ex

## **Sommaire**

Introduction .....	3
A. Position du problème.....	3
B. Le déroulement de la mission.....	4
C. Présentation du rapport.....	4
1. Permis de navigation et Commissions de Surveillance.....	6
1A. La situation actuelle.....	6
1B. Le système rhénan.....	8
1C. La situation en Allemagne .....	11
1D. Le système Mer .....	11
1E. Le système des remontées mécaniques .....	14
1F. Propositions.....	15
2. Les certificats de capacité de conduite.....	19
2A. Les certificats de conduite des bateaux professionnels .....	19
2B. Les certificats de conduite des bateaux de plaisance .....	21
2C. Propositions .....	24
3. Les autres constituants de la politique de sécurité .....	27
3A. La police de la navigation .....	27
3B. la certification des jaugeages .....	29
3C. L'immatriculation .....	30
3D. Le suivi des accidents .....	32
3E. La prévention des risques liés au transport des matières dangereuses.....	33
Conclusion : La poursuite de nos travaux.....	36
A. Les textes à réécrire.....	36
B. L'organisation du travail.....	36
C. Les moyens à prévoir.....	37

## **ANNEXES**

**Annexe 1 Lettre de mission**

**Annexe 2 Relevé statistique de l'activité des commissions de surveillance**

**Annexe 3 Permis de navigation délivrés et renouvelés**

**Annexe 4 Liste des textes relatifs à la sécurité**

**Annexe 5 Liste des textes relatifs à la sécurité des remontées mécaniques**

**Annexe 6 Proposition de texte pour les certificats de capacité de conduite des bateaux de plaisance**

# Introduction

## A. Position du problème

La tâche consistant à s'assurer que les personnes et les biens peuvent être transportés en toute sécurité fait partie des missions premières de l'Etat. Cette obligation a d'ailleurs été rappelée par la Loi d'orientation des Transports Intérieurs de 1982 (L.O.T.I.)

En ce qui concerne la navigation intérieure, le dispositif législatif et réglementaire mis en place est déjà ancien. Il s'est complexifié au cours des années pour tenir compte de l'évolution des activités et des exigences européennes. Aujourd'hui, il est devenu « complexe et peu lisible », selon les termes mêmes du Directeur des Transports Terrestres. Il présente également un certain nombre de fragilités juridiques qui nuisent à son efficacité.

L'activité se développe, tant pour les bateaux à passagers que pour les transports de marchandises ( pour ces derniers, le nombre de bateaux a certes été divisé par deux en dix ans, mais leur taille et leur productivité ont augmenté, et les deux dernières années ont enregistré une croissance du trafic de 20% en 2 ans). Cette évolution s'accompagne d'une diversification des matériels et de la coexistence de plus en plus fréquente, sur les mêmes voies, de professionnels et d'amateurs plus ou moins avertis. Bien que les chiffres soient faibles, on note depuis quelques années une croissance du nombre et de la gravité des accidents. Pour un parc d'environ 25000 bateaux, on a relevé 2 accidents mortels en 1998, 5 en 1999, 4 dans le premier semestre 2000...

Au cours de ces 10 dernières années, plusieurs études ont déjà fait ressortir les inconvénients de la situation actuelle et proposé des pistes d'amélioration. Aucune suite ne leur a cependant été donnée. Aujourd'hui, dans le cadre d'une politique globale de réhabilitation du réseau et de restauration du rôle de la navigation fluviale dans la politique des transports, la Direction des Transports Terrestres a décidé d'entreprendre la réforme du système et a demandé, par lettre de mission du 19 novembre 1999 (voir annexe 1) au Conseil Général des Ponts et Chaussées d'assister ses services dans la définition et la mise en œuvre des mesures à prendre.

Ces mesures ont pour objet, selon les termes de la lettre de mission :

- de préciser les missions de l'Etat et des autres intervenants possibles,
- de proposer l'organisation et les modalités d'action des services les plus efficaces,
- d'identifier les modifications réglementaires nécessaires à une meilleure lisibilité et à une meilleure application des textes.

Le travail demandé comporte deux phases :

- une première phase d'élaboration des propositions,
- une deuxième phase de mise en œuvre.

Le présent rapport porte sur la réalisation de la première phase.

## **B. Le déroulement de la mission**

Le vice-président du C.G.P.C. a confié, par décision du 15 février 2000, cette mission à MM. Paul PIERRON, ICPC, et Jean Yves HAMON, IGTP.

A l'issue d'une première réunion regroupant l'ensemble des Services de la navigation, il a été constitué un groupe de travail réunissant, avec les membres du CGPC ci-dessus désignés, la Direction des Transports Terrestres - Sous Direction des Transports par Voie Navigable (D.T.T./S.T.V.N.), Le Centre d'Etudes Techniques des Transports Maritimes et Fluviaux (C.E.T.M.E.F), la Direction du Personnel et des Services et 4 Services de navigation, ceux de la Seine, du Nord-Pas de Calais, de Strasbourg et de Toulouse. Ce groupe de travail a tenu trois réunions.

Il s'est appuyé sur les travaux antérieurs déjà menés sur le même sujet et notamment les suivants :

- Audit des Commissions de Surveillance, établi par l'inspecteur général NAIRAC en septembre 1992,
- Groupe de travail de l'ingénieur général MAISTRE, sur la réforme des Commissions de Surveillance en 1993 et 1994,
- Rapport sur la simplification de la réglementation des bateaux de navigation intérieure, établi par M. COUZY, ICPC, en 1999.

En vue de répondre à la commande qui lui était faite, le groupe de travail a cherché à s'informer largement sur les méthodes et les problématiques employées dans des domaines voisins de celui qui nous occupe ici. Il s'est particulièrement penché sur les enseignements que l'on pouvait tirer de l'expérience acquise dans le secteur maritime, mais aussi dans d'autres secteurs des transports comme celui des remontées mécaniques dont la réglementation a fait récemment l'objet d'une refonte complète. Il a également cherché à s'informer sur la situation à l'étranger, notamment sur le RHIN et en ALLEMAGNE où une réforme des Commissions de visite a été réalisée au cours des toutes dernières années.

## **C. Présentation du rapport**

Le rapport qui suit comprend quatre chapitres. Les trois premiers sont consacrés à la teneur du travail réalisé : analyse du dispositif existant et propositions de réforme qui devraient être menées pour rendre le système à la fois opérationnel et clair sur le plan juridique. Le dernier chapitre est consacré à la préparation de la deuxième phase des travaux portant sur la mise en œuvre des préconisations.

Le premier chapitre est consacré aux commissions de surveillance. En partant de leur fonction principale (la délivrance et le contrôle des permis de navigation) et après avoir analysé leur situation actuelle, nous avons effectué des comparaisons avec ce qui existe dans d'autres pays (et notamment avec le système rhénan) ou dans d'autres moyens de transport (mer, remontées mécaniques). Nous proposons, d'une part, de mieux définir les procédures (la définition claire des responsabilités qui figure dans les textes relatifs aux remontées mécaniques nous paraît un exemple à suivre), et, d'autre part, de revoir l'organisation administrative en renforçant nettement

l'échelon central : celui ci doit être doté d'une compétence technique incontestable (Service Technique Central). Pour acquérir et conserver cette compétence il conviendrait de regrouper dans une seule unité administrative le traitement de la grande majorité des dossiers à fort potentiel technique que sont ceux afférents aux constructions neuves. Les Commissions de surveillance elles-mêmes seraient dissoutes et remplacées par des commissions consultatives placées auprès de bureaux de sécurité à créer dans chaque service de navigation.

Le deuxième chapitre est consacré aux certificats de capacité, autrement dit aux permis de conduire. Dans ce domaine, des évolutions peuvent être nécessaires quant au contenu des programmes et examens et pour valider les compétences après délivrance des permis. C'est là l'objet d'un décret en cours de préparation qui devrait régler les problèmes pendants. Nous nous sommes donc davantage centrés sur le système de passage des examens, qui devrait lui aussi faire l'objet d'une remise à plat complète en redéfinissant et uniformisant les procédures. Celles-ci devraient être clairement fixées par circulaires de l'administration centrale et les examens rassemblés dans des centres pourvus des moyens nécessaires.

Le troisième chapitre traite d'un certain nombre de sujets, également liés à la politique de sécurité et à son application. Le premier d'entre eux est celui de la police de la navigation. Dans ce domaine il y a beaucoup à faire puisqu'il conviendrait simultanément de revoir l'échelonnement des sanctions qui est complètement inadapté et de se doter, dans les services déconcentrés, de structures de contrôle qui, aujourd'hui, font défaut. Cette action est indispensable car il ne servirait à rien d'établir de belles réglementations si elles ne sont pas appliquées sur le terrain... Nous proposons également de moderniser la situation en matière de certificats de jaugeage et d'immatriculation et de créer une organisation centralisée en matière de suivi des accidents. Enfin, nous préconisons également la mise en place d'une politique spécifique de suivi et de contrôle des transports de matières dangereuses, à l'image de ce qui se fait dans d'autres modes de transport.

L'ensemble de ces mesures peut paraître ambitieux. Nous pensons qu'elles forment un tout, et que leur mise en oeuvre permettrait de placer le mode fluvial au même niveau de sécurité que les autres modes de transport. On a certes vu que les accidents étaient peu nombreux. Cela confirme que le transport fluvial est un mode de transport intrinsèquement sûr, mais ce n'est pas une raison pour se dispenser de rechercher le meilleur niveau de sécurité possible.

# **1. Permis de navigation et Commissions de Surveillance**

## **1A. La situation actuelle**

L'organisation actuelle de la sécurité en matière de navigation intérieure repose sur les « Commissions de surveillance des bateaux à propulsion mécanique », au nombre de dix, qui couvrent le territoire métropolitain.

Conformément aux dispositions prévues par le décret du 17 avril 1934 relatif au service des bateaux, engins stationnaires, établissements flottants et barges, les commissions de surveillance sont présidées soit par les chefs de service de navigation, les chefs de service maritime et de navigation ou par un directeur départemental de l'équipement (DDE de la Nièvre). La commission est composée de 5 à 10 membres au plus, représentants de l'administration, d'usagers et de professionnels du secteur de la navigation.

Leur activité principale est la délivrance et le contrôle des permis de navigation.

Le permis de navigation est le document qui atteste de la conformité du bateau aux exigences techniques prévues par la réglementation en vigueur. Il est délivré par le président de la Commission de surveillance territorialement compétente, mais celui-ci ne peut le faire qu'en vertu d'une décision de la Commission dont la responsabilité reste collégiale.

La visite et la vérification de la conformité du bateau peuvent être réalisées soit par le secrétaire ou le délégué de la Commission de surveillance soit par un expert privé. Ces procédures font, en pratique, le plus souvent, intervenir à la fois les agents de la commission de surveillance et un expert privé, pour des missions différentes. Les textes actuels donnent en fait toute liberté à la Commission pour organiser le contrôle à sa guise, et il existe sur certains points autant de procédures qu'il y a de commissions...

Les contrôles effectués interviennent pour vérifier la conformité des différentes catégories de bateaux aux prescriptions prévues par les textes existants :

***Bateaux à passagers :** conformément au décret du 2 septembre 1970, la validité du permis de navigation est limitée à deux ans. La coque des bateaux doit être soumise à une visite à sec tous les cinq ans si elle est métallique et tous les deux ans si elle est non métallique. Il convient de noter que les prescriptions applicables aux bateaux à passagers ne résultent pas d'un texte communautaire. Le champ d'application de la directive de 1982 établissant les prescriptions relatives aux bateaux de navigation intérieure ne porte que sur les bateaux de marchandises. La future directive modifiant la directive de 1982 élargira son champ d'application aux bateaux à passagers.*

***Bateaux de plaisance :** depuis le mois de juin 1998, tous les bateaux de plaisance de 2,50 m à 24 m, mis en vente sur le marché européen, doivent porter le*



marquage « CE », conformément au décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement. Ce texte assure la transposition de la directive de 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance.

Dans ce cas, avant de délivrer le permis de navigation, la commission de surveillance, doit vérifier le dossier concernant le bateau (déclaration écrite de conformité, manuel du propriétaire). Elle doit aussi vérifier les équipements de sécurité des bateaux qui ont été définis par l'arrêté ministériel en date du 1<sup>er</sup> février 2000.

Pour les bateaux mis en service avant le 16 juin 1998, le permis de navigation est illimité, selon les dispositions du décret et de l'arrêté du 28 octobre 1971 sur la sécurité des bateaux et engins de plaisance. La commission de surveillance vérifie aussi les équipements de sécurité des bateaux définis par l'arrêté du 1<sup>er</sup> février 2000.

Bateaux de marchandises : le décret n° 88-228 du 7 mars 1988 relatif au service des bateaux de navigation intérieure destiné au transport de marchandises prévoit la délivrance d'un certificat communautaire dont la durée de validité ne peut excéder 10 ans. La commission de surveillance peut soustraire le bateau en tout ou partie à la visite au vu d'une attestation valablement délivrée par une société de classification (transposition de la directive de 1982 établissant les prescriptions relatives aux bateaux de navigation intérieure).

Pour les bateaux transportant des matières dangereuses, une attestation de conformité doit également être délivrée par une commission de surveillance, en plus du permis de navigation et suivant la même procédure. Cette attestation est valable 4 ans (arrêté du 17 décembre 1998 dit « arrêté ADNR »).

Tous ces textes, résultant pour la plupart de décisions européennes, ne sauraient être remis en cause. Ils évolueront au rythme des décisions qui seront prises au niveau communautaire. Celles-ci, d'ailleurs, reprennent et reprendront de plus en plus les règles rhénanes qui ont fait leurs preuves. Les prochains textes à venir étendront cette réglementation aux bateaux à passagers et étendront le formalisme des commissions de visite, ce qui constitue dès à présent une raison de plus pour nous préparer à modifier nos habitudes.

En effet, la situation actuelle que nous venons de rappeler, porte en elle plusieurs difficultés majeures qui appellent d'urgence une réforme :

- Le fait que la présidence de la commission soit assurée par le chef du service navigation et non par le préfet constitue une entorse aux textes relatifs à la déconcentration. Il ne semble pas que ce point soit de nature à entacher la validité juridique des décisions prises. Il serait tout de même plus sûr d'adapter les textes en vigueur à la situation administrative découlant des principes d'organisation de l'Etat fixés dans la charte de la déconcentration.
- Le mandat des commissions est très large (surveillance permanente, visites...à toute époque...) et dans ce contexte la responsabilité « collégiale » des membres de la commission, déjà soulignée, est une bizarrerie juridique dont on ne sait ce qu'elle donnerait en cas de problème majeur...

- Le troisième point est d'ordre technique. Chaque commission est souveraine dans sa circonscription. Elle peut donc prendre des décisions à sa guise. Le risque est fort de voir des mesures très différentes appliquées d'un bout à l'autre du pays. Or les documents une fois émis sont valables partout, y compris à l'étranger... On verra plus loin que la même question s'est posée en ALLEMAGNE, aboutissant au regroupement de l'ensemble des Commissions en une seule unité.
- Enfin, l'autonomie des commissions suppose qu'elles disposent toutes d'une parfaite compétence technique. L'Etat a-t'il les moyens d'entretenir cette compétence en 10 endroits différents ? Et s'il faut recourir à des experts privés, comment s'assurer de leur compétence ?

Ces derniers points sont aussi à mettre en rapport avec la charge de travail constatée dans chaque circonscription. En ce qui concerne les permis de navigation, pour les bateaux à passagers et les bateaux de marchandises, on a enregistré en 1999, 126 nouveaux permis et 279 renouvellements. **La majorité des commissions traite moins de 10 permis nouveaux par an.**

Tous ces points ne sont pas nouveaux, et ont fait l'objet de nombreux débats lors des études précédentes (voir en introduction). Des solutions ont déjà été proposées. Elles n'ont pas jusqu'à présent fait l'objet d'une présentation globale, ce qui est l'objet du présent rapport.

Cependant, avant d'effectuer des propositions sur ces différents sujets, il paraît utile de faire le point sur ce qui existe en matière de sécurité dans d'autres domaines du secteur des transports. Nous examinerons successivement :

- la réglementation rhénane
- Le cas allemand
- le système de contrôle des navires de mer
- le système des remontées mécaniques

## **1B. Le système rhénan**

### **a) la réglementation rhénane**

L'Acte de Mannheim de 1868, la « loi fondamentale » de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, stipule que :

- sont édictées les prescriptions nécessaires au maintien de la sécurité générale sur le Rhin,
- avant le premier voyage d'un bateau sur le Rhin, il lui est établi un certificat attestant qu'il satisfait aux exigences techniques,
- la conduite d'un bateau sur le Rhin exige d'être titulaire d'une patente du Rhin,
- les prescriptions édictées en commun ainsi que leurs amendements doivent être approuvées par la commission centrale.

S'appuyant sur ces dispositions générales de l'acte de Mannheim, la commission centrale a établi un ensemble complet de règlements sans cesse adaptés au progrès technique. Il se compose des règlements suivants :

- *Le règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) : Il fixe les exigences techniques de sécurité requises pour l'agrément des bateaux dans différents domaines tels que stabilité et solidité, équipement, manoeuvrabilité et capacité d'arrêt, machines et installations de gouverne, ainsi que sécurité aux postes de travail et équipages.*
- *Le règlement de police pour la navigation sur le Rhin (RPNR) : Il régleme la signalisation, les règles de route, le croisement, le stationnement des bateaux, etc...*
- *Le règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin : Il fixe les exigences requises pour l'admission de bateliers et de matelots souhaitant conduire un bateau sur le Rhin.*
- *Le règlement relatif au transport de matières dangereuses.*

#### **b) Les Commissions de Visite**

Pour l'application de ces règlements, l'acte de Mannheim impose aux pays signataires la mise en place de commissions de visite. Elles sont instituées par les Etats riverains du Rhin et la Belgique dans certains ports appropriés.

Pour la France, il existe quatre commissions de visite, LILLE, THIONVILLE, PARIS et STRASBOURG qui délivrent des certificats de visite (permis de navigation) et des attestations « matières dangereuses ». Seule la Commission de STRASBOURG délivre les patentes.

Les commissions de visite se composent d'un président et d'experts comportant au moins :

- un fonctionnaire compétent en matière de navigation ;
- un expert en matière de construction des bateaux de navigation intérieure et de leurs machines ;
- un expert nautique titulaire de la Grande Patente ;

Le président et les experts de chaque commission sont désignés par les autorités de l'Etat dont elle relève.

Le Président et les experts, en acceptant leurs fonctions, s'engagent par écrit à les remplir en toute impartialité. Cette formalité n'est pas exigée des fonctionnaires, ce qui signifie que le Président et les experts désignés par l'Etat ne sont pas tenus d'être fonctionnaires. Un seul fonctionnaire compétent en matière de navigation doit faire partie de la commission de visite. En France cette particularité n'est pas appliquée en général. En dehors du titulaire de la Grande Patente du Rhin, tous les membres et les présidents sont fonctionnaires.

Les commissions de visites peuvent se faire assister par des experts spécialisés. En France, certaines commissions se font assister par des experts agréés par le ministère chargé des transports, ou par les sociétés de classification,

mais dans la plupart des cas, le contrôle se fait en régie par des délégués fonctionnaires (les mêmes que pour les commissions de surveillance).

### **c) La délivrance du Certificat de Visite**

Le propriétaire d'un bateau ou son représentant, peut faire effectuer la visite dans la Commission de son choix parmi les commissions des cinq pays de la CCNR. La commission de visite choisie détermine les documents qui doivent lui être présentés.

Le propriétaire d'un bateau non soumis au règlement de visite (qui ne navigue pas sur le Rhin), peut aussi demander un certificat de visite.

Le propriétaire d'un bateau ou son représentant, doit présenter le bateau à la visite à l'état lège, nettoyé et gréé, il est tenu de prêter l'assistance nécessaire à la visite et notamment de fournir un canot approprié et du personnel, de découvrir les parties de la coque ou les installations qui ne sont pas directement accessibles ou visibles.

Pour une première visite, la commission doit exiger une sortie en cale sèche, sauf si le propriétaire du bateau est en possession d'une attestation d'une société de classification précisant que le bateau est conforme aux prescriptions du règlement de visite. Il s'agit là d'une différence importante avec le régime des commissions de surveillance.

En cas de visite complémentaire (renouvellement) ou de visite spéciale (après avarie ou transformation), la commission a la possibilité d'exiger une sortie en cale sèche.

La commission de visite doit procéder à des essais en marche lors d'une première visite ou lors de modifications importantes (visite spéciale).

La commission de visite peut exiger des experts des notes de calculs justificatives, y compris pendant la construction d'un bateau.

La durée de validité des certificats de visite est de 5 ans pour les bateaux à passagers, 10 ans pour les autres bateaux.

La commission de visite peut aussi fixer un délai de validité plus court.

Les autorités chargées de veiller à la sécurité de la navigation (membres des commissions de visite, agents assermentés de l'Etat, et brigades fluviales), peuvent demander, si elles considèrent que le bateau constitue un danger, une visite par une commission.

Les bateaux titulaires d'un certificat de visite se voient attribuer un numéro officiel rhénan.

Le propriétaire d'un bateau est redevable de tous les frais afférents à l'intervention de la commission de visite, conformément à un tarif détaillé fixé par chacun des Etats membres de la CCNR. La commission peut exiger avant la visite une provision égale au montant des frais.

Le contrôle technique des bateaux est fait par les experts des commissions de visite (en régie) ou par des experts spécialisés selon les dispositions nationales (experts privés). En France, ce sont les experts agréés par le ministre des transports et par les sociétés de classification qui interviennent.

## **1C. La situation en Allemagne**

Le système de délivrance des permis de navigation en Allemagne, qui était assez semblable au système français, a été profondément remanié depuis 1995. Jusqu'à cette date, il y avait 11 commissions plus ou moins indépendantes, avec les mêmes conséquences que chez nous : décisions hétérogènes, dossiers multiples, statistiques insuffisantes. A la suite d'un audit de la situation, le système a été remanié de la façon suivante :

- Un organisme central dénommé "Centrale des Commissions de Visite", basé à MAYENCE. Cette Centrale gère l'ensemble des dossiers de la flotte allemande, bateaux à passagers et bateaux de marchandises.
- Cinq "Services externes", capables de mettre sur pied une à deux Commissions de visite de trois personnes au sens du règlement rhénan. Ces services sont basés à HAMBOURG, DUISBOURG, BERLIN, MAGDERBOURG et MANNHEIM.

Le rôle des commissions locales est strictement limité aux points suivants:

- accueil des usagers et fourniture des documents à remplir,
- visite du bateau et enregistrement des irrégularités,
- rapport provisoire de visite transmis à la commission centrale,
- détermination des droits à payer.

Toutes les autres opérations, le traitement des dérogations et l'établissement des documents, sont du ressort de la Commission centrale. Celle-ci travaille uniquement sur documents, tandis que les visites sur le terrain sont assurées par les commissions locales. Le formalisme imposé par les règles rhénanes (qui seront bientôt celles de l'Europe) est ainsi respecté, tout en assurant une parfaite égalité de traitement entre tous les bateaux.

Cette réforme, mise en œuvre entre 1998 et 1999, montre que les problèmes évoqués plus haut ne sont pas l'apanage de notre pays. Elle nous paraît constituer un précédent très intéressant dans la perspective des réformes que nous envisageons en France.

## **1D. Le système Mer**

Le "cursus sécurité" d'un navire de mer se déroule ainsi qu'il suit :

- L'armateur fait une déclaration aux services des affaires maritimes qui, selon les cas, la transmettent :

- soit à la commission centrale de sécurité (C.C.S.) placée auprès du ministre « chargé de la marine marchande », notamment s'il s'agit de navires à passagers de plus de 500 tonneaux, ou prévus pour plus de 200 passagers, ou de navires de charge ou de pêche de plus de 500 tonneaux effectuant une navigation internationale ou nationale de 1<sup>ère</sup> ou 2<sup>ème</sup> catégorie. A noter que la CCS a

également à connaître des matériels et équipements des navires soumis à approbation ;

- soit à une des commissions régionales de sécurité localement compétente (Le Havre, Rennes, Nantes, Bordeaux, Marseille) pour les autres navires.

Ces commissions sont généralement constituées :

- Pour la CCS de représentants de la Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer (sous-direction de la sécurité des navires), du Comité Central des Armateurs de France et de l'Union des Armateurs à la Pêche de France (organisations patronales), des assureurs, de la Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires, de l'Institut de Recherche sur la Construction Navale, des organisations syndicales d'officiers et de marins, des sociétés de classification, des médecins des Gens de mer ;
- Pour la CRS du Directeur Régional des Affaires Maritimes, d'inspecteurs des affaires maritimes, d'un technicien d'une société de classification ainsi que de représentants des armateurs au commerce et à la pêche et de représentants des personnels navigants.

- Les commissions examinent et approuvent<sup>1</sup> (ou non) les plans et documents concernant :

- La construction de la coque, le franc bord, la stabilité ;
- La construction des machines ;
- La protection contre l'incendie, la prévention, la détection, l'extinction ;
- Les installations électriques ;
- la sécurité de la navigation ;
- les radiocommunications ;
- les engins de sauvetage.

Les plans et documents doivent être approuvés par les CCS et CRS au vu des règlements en vigueur en prenant en compte ce qui est fait par les sociétés de classification pour les navires cotés (généralement ceux de la CCS) au vu de leurs règlements techniques.

Ces plans et documents sont généralement étudiés à l'occasion de plusieurs réunions des commissions.

Les Centres de Sécurité des Navires (il y en a 14 sur le littoral métropolitain) doivent veiller à l'application des prescriptions des commissions et rendre compte des difficultés à l'occasion de visites aussi fréquentes que possible dans les chantiers de construction, surtout pour les « petits navires » (moins de 50 m).

---

<sup>1</sup> Au plan juridique les commissions n'ont qu'un avis à donner et ce sont soit le ministre (ou son représentant), soit le directeur régional des affaires maritimes, qui approuvent formellement les plans et documents. A noter que la déconcentration des pouvoirs en la matière étant intervenue avant l'édiction des règles actuelles (qui veulent que le préfet soit l'autorité déconcentrée de droit commun), c'est le directeur régional des affaires maritimes qui est l'autorité compétente visée par les textes.

- Les services locaux assistent aux essais puis procèdent à la mise en service du navire. La Commission de Visite de Mise en Service (CVMS) comprend :

- Pour les navires de plus de 500 tonnes : le chef du CSN, deux inspecteurs des affaires maritimes, un médecin des gens de mer, un inspecteur de France-télécom, un représentant des armateurs, un représentant des assureurs, un expert d'une société de classification, des représentants du personnel navigant (un commandant, un chef mécanicien, un officier radio, un marin) ;
- Pour les navires de 12 m à 500 tonnes : même composition, mais les quatre derniers membres de la liste supra sont facultatifs ;
- Pour les navires de moins de 12 m : un inspecteur des affaires maritimes.

La CVMS rédige un rapport de mise en service, document « descriptif » de base qui doit notamment vérifier que toutes les prescriptions des CCS/CRS ont bien été réalisées et le chef du CSN délivre les certificats de sécurité nationaux et éventuellement internationaux.

- Par la suite, tous les navires sont soumis à une visite annuelle. La commission de visite annuelle (CVA) est composée ainsi qu'il suit :

- Pour les navires de plus de 25 m : le chef du CSN, deux inspecteurs des affaires maritimes, un médecin des gens de mer, un « inspecteur radio » ;
- Pour les navires de moins de 25 m : un inspecteur des affaires maritimes.

Cette commission rédige un rapport de visite faisant état des essais et constatations effectués, et émet, en tant que de besoin, des prescriptions (obligatoires) et des recommandations. Elle vise et renouvelle les certificats de sécurité si le navire lui est apparu en bon état de navigabilité.

- Entre deux visites annuelles, les navires peuvent faire l'objet de visites de partance ou de visites inopinées, par un inspecteur des affaires maritimes.

Les différences avec le régime fluvial sont principalement les suivantes :

- les commissions sont consultatives et non décisionnelles,
- La commission centrale dispose d'un vrai pouvoir d'expertise au sein de l'Administration.
- Les inspecteurs des Affaires Maritimes ont une formation acquise dans une école spécialisée et trouvent un soutien continu auprès de leur administration centrale.

## **1E. Le système des remontées mécaniques**

La réglementation des remontées mécaniques a connu, entre 1985 et 1990, une réactualisation portant aussi bien sur les fondements juridiques que sur les instructions techniques de construction, d'exploitation et sur l'organisation des services de contrôle. A ce titre, il est intéressant d'en examiner la teneur.

Juridiquement, les textes applicables comportent :

- La LOTI, déjà citée, et la loi « montagne », de 1985, qui précise que les travaux sont exécutés sous réserve d'un « avis conforme » du représentant de l'Etat au titre de la sécurité,
- Un décret sur les autorisations qui introduit les prescriptions de sécurité dans les exigences en matière d'urbanisme,
- Un décret (5 octobre 1987) sur le contrôle technique et de sécurité de l'Etat sur les remontées mécaniques avec une circulaire d'application, plusieurs arrêtés portant sur les prescriptions techniques et un arrêté relatif au Service Technique des remontées mécaniques,
- Un décret portant sur les frais de contrôle.

Le texte de la circulaire de juillet 1989 est particulièrement intéressant car il définit clairement le rôle et les missions de l'Etat. Cette définition pourrait être reprise, nous semble-t-il, dans le cas des bateaux.

En ce qui concerne l'organisation, les points principaux sont les suivants :

- le signataire des différentes autorisations est le préfet ou son représentant,
- l'instruction des dossiers est faite par la DDE locale qui dispose à cet effet d'une unité spécialisée, le BDRM (bureau départemental des remontées mécaniques) ou le BIRM (bureau interdépartemental des remontées mécaniques).
- les textes spécifient clairement ce qui est attendu du demandeur qui doit déposer un dossier largement pré-traité avec :
  - des procédures qui lui sont imposées et qui sont du ressort de l'assurance qualité,
  - le recours systématique à la « double signature », le travail effectué par le maître d'œuvre étant validé par un contrôleur, cabinet d'expertise ou bureau de contrôle.
- Au niveau national, le STRM (Service Technique des Remontées Mécaniques) est chargé de préparer la réglementation, d'assister les services locaux, de délivrer des attestations et de jouer un rôle général de promotion et d'animation. Les missions du STRM sont limitativement et clairement fixées par les textes.
- La concertation avec les professions se fait uniquement au niveau national grâce à deux organismes centraux qui sont la Commission des Téléphériques et la Commission Consultative de la Sécurité des Remontées Mécaniques.



- Les visites périodiques sont réalisées à l'initiative des opérateurs, par des experts agréés et les résultats en sont envoyés à l'administration qui n'intervient que par défaut. Par contre, les agents de l'Etat sont habilités à intervenir à tout moment dans le cadre de visites inopinées.

## 1F. Propositions

A l'issue du tour d'horizon qui vient d'être fait, nos propositions sont les suivantes :

- En ce qui concerne les règles de sécurité proprement dites applicables aux bateaux de navigation intérieure, elles sont fixées par plusieurs textes communautaires ou nationaux. L'introduction progressive des règles rhénanes est en cours sous la pression européenne. Il ne semble pas nécessaire, au stade actuel de nos réflexions, d'en rajouter ni d'en retrancher, sous réserve d'un examen plus précis de problèmes portant sur des points particuliers, à circonscrire. Il peut rester à adopter des dispositions sur des domaines ne relevant pas de textes communautaires, tels les établissements flottants recevant du public ou les bateaux logements. Par ailleurs, la codification des textes, nombreux, relatifs à la sécurité des bateaux de navigation intérieure apporterait une plus grande lisibilité et cohérence. Cette démarche est d'ores et déjà initiée, dans le cadre du projet d'élaboration d'un code des transports terrestres.

- Par contre, s'il n'y a que ponctuellement à revenir sur les règles, les modalités de leur application doivent être recodifiées. Cette codification est nécessaire pour bien définir les responsabilités de chacun et assurer à tous l'égalité devant la loi.

- Enfin, l'organisation administrative doit être modifiée en conséquence pour assurer à tous les échelons le bon niveau de compétence et le meilleur équilibre des moyens.

Nous allons préciser chacun de ces deux derniers points :

### a) Les procédures

Les principes d'organisation à retenir devraient être les suivants :

**1) Pour la première délivrance des permis de navigation et leur renouvellement après modifications substantielles, hormis pour les bateaux de plaisance neufs en série, soumis à la procédure du « marquage CE » :**

**Avant construction ou modification :**

- Dépôt auprès de l'administration des plans établis sous triple signature : celle du propriétaire, celle du chantier constructeur ou chargé des travaux et celle d'un expert, d'un bureau de contrôle ou d'une société de classification agréés ; on pourrait envisager de ne demander qu'une double

signature (propriétaire et constructeur) pour certains bateaux notamment de plaisance ;

- Instruction par un service de l'administration doté d'une expertise technique confirmée ou par un centre technique spécialisé ;

- Consultation pour avis d'une commission composée de représentants de l'administration, de représentants des professionnels exploitants et constructeurs ainsi que d'experts ; le service instructeur serait rapporteur du dossier devant la commission mais ne devrait pas prendre part aux délibérations ;

- Approbation des plans par l'administration ; pour certains bateaux construits en série ( : les bateaux de plaisance neufs construits en série sont soumis à la procédure du marquage CE) l'approbation des plans pourrait être valable pour tous les bateaux de la même série ;

#### *Après construction ou modification du bateau :*

- Visite de mise en service effectuée 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 ; la commission de visite devrait avoir pour rôle principal de constater la conformité du bateau avec les plans approuvés et les prescriptions complémentaires éventuellement décidées par l'administration lors de l'approbation des plans après avis de la commission consultative.

- Délivrance du permis de navigation par l'administration

#### *2) Pour les renouvellements ne faisant pas suite à des modifications substantielles*

- Dépôt auprès de l'administration d'une demande de renouvellement du titre accompagnée d'un rapport d'un expert, d'un bureau de contrôle ou d'une société de classification agréés ;

- Instruction par un service de l'administration doté d'une expertise technique confirmée ;

- Visite de renouvellement effectuée 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 ; la commission de visite devrait avoir pour seul rôle de constater la conformité du bateau, d'une part avec les documents approuvés par l'administration avant la mise en service, d'autre part avec les constatations de l'expert ayant établi le rapport joint à la demande de renouvellement.

- Délivrance du permis de navigation par l'administration.

Cette procédure, qui est inspirée de la procédure de délivrance des titres de navigation des navires de mer, peut paraître lourde. En fait, elle ne ferait qu'explicitier ce que font actuellement nos Commissions de surveillance. L'inscrire dans les textes aurait le grand avantage de définir clairement les responsabilités. La description

précise par les textes des différentes phases et des responsabilités qui y sont attachées devrait chercher à éviter toute ambiguïté. On pourrait utilement se référer à un dispositif réglementaire tel que celui adopté pour les remontées mécaniques.

La phase d'approbation des plans serait aussi celle où sont acceptées (ou non) les éventuelles dérogations ou équivalences. Cette approbation des plans vaudrait autorisation de mise en chantier, et il n'y aurait pas de responsabilité de l'administration durant le suivi de la construction. Le bateau serait construit sous la responsabilité du propriétaire. C'est l'expert ou la société de classification qui assurerait le suivi de la construction, même si le service instructeur suivrait le dossier du bateau.

### **b) L'organisation administrative**

Afin d'assurer le respect de la procédure décrite ci-dessus l'administration devrait se doter de structures adaptées. On a vu que la principale critique que l'on pouvait faire au système actuel était celui de sa dispersion. La comparaison avec les autres systèmes montre clairement la nécessité d'un niveau central fort et compétent sur le plan technique.

Le nombre de permis à délivrer chaque année étant relativement limité et portant sur des bateaux de types assez différents, il pourrait être envisagé de mettre en place un système concentrant en un même lieu toutes les décisions comportant une expertise technique forte.

Au total, l'organisation que nous proposons est la suivante :

#### **Au niveau central**

■ La définition de la politique générale de sécurité, l'établissement des textes, et la coordination de l'ensemble relèveraient de l'échelon central du Ministère, à savoir la Direction des transports terrestres. La sous-direction des transports par voies navigables doit pouvoir disposer des moyens nécessaires.

■ Dans ce cadre, le Ministère doit pouvoir disposer d'une enceinte de concertation avec les professionnels et les divers responsables. Cette enceinte pourrait être fournie par la création d'une « Commission centrale de Sécurité des bateaux de navigation intérieure », qui reprendrait en partie les attributions de l'actuelle Commission Centrale de Sécurité des bateaux à propulsion mécanique. Cette commission pourrait être placée directement auprès du Ministre ou éventuellement au Conseil National des Transports.

■ La compétence technique serait développée au sein du Centre d'études techniques maritimes et fluviales (CTMEF), qui jouerait le rôle de service technique central en exerçant les fonctions suivantes :

- Définition de la doctrine technique
- Etude 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 techniques

- L'ensemble des permis de navigation pour les bateaux neufs serait instruit par un seul "bureau central de sécurité" installé dans un des services de navigation (Service de la navigation de la Seine ? ). Ce bureau s'appuierait sur une "commission consultative de sécurité" à caractère technique et à compétence nationale.

#### Au niveau déconcentré

- suppression des Commissions de surveillance décisionnelles, remplacées par des commissions consultatives,

- Création de « bureaux de sécurité » au sein des services de la 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.

*Cette unité aurait vocation à être rattachée plus aux services chargés de l'exploitation qu'à ceux chargés de la promotion et du développement.*

## **2. Les certificats de capacité de conduite**

Les permis de conduire ou certificats de capacité sont, pour la navigation fluviale, délivrés par l'Etat. La réglementation applicable en la matière est en train de changer. Les textes actuels, qui datent de 1991 (modifiés en 1995), vont être remplacés par un décret unique qui transpose en droit français une directive communautaire applicable aux certificats professionnels et simplifie par la même occasion le dispositif des certificats pour la conduite des bateaux de plaisance.

Selon les textes en vigueur, les certificats sont délivrés par « le président de la Commission de Surveillance ». Il y a d'ores et déjà lieu de se poser la question de savoir si cette compétence ne devrait pas, en application de la charte de la déconcentration, relever du préfet. Cette modification sera à prévoir dans le cadre des réformes envisagées au chapitre précédent.

La teneur des connaissances à contrôler est donnée dans les textes. Par contre, ceux-ci ne sont pas très diserts sur l'organisation des examens qui est laissée à la discrétion des présidents de Commissions de Surveillance. De fait, ceci se traduit jusqu'à présent par une assez forte disparité dans les pratiques et c'est surtout à cela qu'il conviendrait de remédier.

La réflexion sera forcément différente selon qu'il s'agit de certificats destinés à des professionnels pour la conduite de bateaux à passagers, bateaux de marchandises, bateaux transportant des matières dangereuses, etc. ou de certificats de conduite des bateaux de plaisance. Les enjeux qualitatifs et quantitatifs ne sont pas les mêmes.

### **2A. Les certificats de conduite des bateaux professionnels.**

#### **a) Le système français pour la navigation fluviale**

Il repose actuellement sur un ensemble de textes datant de 1991-1992.

Le premier constat à faire est celui de leur petit nombre : 337 certificats délivrés en 1998. Le centre où l'on en délivre le plus est LILLE (118), suivi de PARIS (43) et LYON (42). Les autres centres en délivrent chacun moins d'une trentaine : 14 à NANTES, 13 à NEVERS... Et encore ces statistiques ne veulent pas dire grand chose. Dans les 42 permis de LYON, il y en a 15 à LYON, 6 à ARLES, 10 à ANNECY... Chaque délégué qui fait passer des permis en voit moins d'une dizaine par an et chaque cas est traité comme un cas particulier. Le délégué lui-même n'est que rarement titulaire du permis qu'il fait passer. Autrement dit, pour faire passer 300 certificats, il faut organiser 300 sessions... C'est un système sûrement très proche de la clientèle, mais que l'on peut qualifier d'artisanal.

Mais, pour un si petit nombre de permis à établir, doit-on mettre en place un système lourd ? Ce petit nombre est à l'échelle du milieu professionnel : 2 000

bateaux de commerce, moins de 1 000 bateaux à passagers... Il n'est guère susceptible d'évoluer au moins à court terme.

Les réflexions menées en 1994-1995 ont toujours considéré que ce secteur était important du point de vue de la sécurité et qu'il devait rester entièrement sous la maîtrise directe de l'Etat.

Enfin, la nouvelle réglementation appelée à se mettre en place accorde une importance nouvelle à l'expérience des candidats auxquels il est demandé une assez longue habitude pratique avant de prétendre à l'obtention d'un certificat. Comme cela se passe déjà sur le RHIN (voir plus loin) et sur la mer, ce type d'exigence devrait normalement se substituer à l'épreuve de conduite pratique telle qu'elle est exigée jusqu'à présent. Par contre, ceci suppose la mise en place d'un système de suivi et de contrôle sur lequel on reviendra.

#### **b) Le système des patentes du RHIN**

Dans le bassin rhénan ce qui tient lieu de certificat de conduite est appelé la **PATENTE**. Ce système mérite d'être regardé de près car il inspire largement la directive européenne mentionnée plus haut et donc l'organisation appelée à se mettre en place au niveau national.

Le nombre de types de patente est réduit et le plus courant est la « grande patente » qui permet de conduire tous les bateaux et convois de plus de 35 m de long. Par contre, il y a plusieurs sortes de patentes selon les zones géographiques et en fonction de l'expérience acquise.

Le principe essentiel de l'obtention de la patente est le nombre d'années de pratique. Cette pratique est acquise par des temps de navigation aux différentes fonctions à bord : mousse, puis matelot, pour terminer par conducteur.

La constatation de cette expérience est faite par le « Livret de Service » qui est un document officiel conservé par chaque membre d'équipage et sur lequel sont reportées toutes ses journées d'activité avec leur qualification. Les mêmes indications figurent sur le « Livre de bord » que doit conserver chaque bateau et qu'il doit présenter aux autorités de contrôle.

L'examen lui-même ne compte de ce fait aucune épreuve pratique. Il comporte un certain nombre d'épreuves écrites et orales qui se passent en moins d'une journée. Le jury se compose d'un président et de deux autres personnes, dont l'une au moins titulaire de la patente présentée par les candidats. En France, les examens se passent à STRASBOURG. Pour une centaine de candidats, il y a environ une session par mois.

#### **c) Le système français pour la navigation maritime**

Le système français des titres de qualification pour la navigation maritime à caractère professionnel est particulièrement complexe et évolutif. Il répond à plusieurs principes et notamment les suivants :

- L'embarquement à titre professionnel pour exercer une fonction quelconque sur un navire de pêche ou de commerce est subordonné à la détention d'un titre de formation professionnelle.

- Les programmes de formation et les temps d'expérience professionnelle doivent répondre à des normes fixées au plan international dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale.

- A chaque fonction à bord et presque à chaque taille de navire correspond un brevet. Ceux-ci ne peuvent être obtenus qu'après :

un temps de scolarité dans une Ecole Nationale de la Marine Marchande ou une Ecole Maritime et Aquacole conduisant à la délivrance d'un diplôme de formation théorique ;

et

un temps de formation pratique à bord d'un navire comme stagiaire ou élève dans la fonction concernée.

L'importance de la formation pratique est l'une des raisons qui font que tout marin qui embarque sur un navire français fait enregistrer cet embarquement par l'administration des affaires maritimes. Celle-ci tient, au jour le jour, au Centre Administratif des Affaires Maritimes de St Malo, la liste de tous les marins en activité avec leurs diplômes et brevets, ainsi que les dates de tous leurs embarquements et débarquements.

En pratique, les examens théoriques qui sanctionnent une scolarité sont organisés par les écoles sous l'égide de l'Inspection Générale de l'Enseignement Maritime. Les diplômes sont délivrés par les Directeurs régionaux des affaires maritimes au vu des certificats de réussite aux examens. Les brevets sont délivrés par les Directeurs régionaux des affaires maritimes au vu des diplômes et des relevés de navigation qui attestent des temps de navigation dans les fonctions exigées.

## **2B. Les certificats de conduite des bateaux de plaisance**

C'est là que se trouve la charge de travail principale : environ 10 000 certificats chaque année avec une demande bien répartie sur tout le territoire. La Commission la plus réduite, celle de ROUEN, établit près de 450 documents, tandis que celles de LYON et de PARIS dépassent les 3 000 par an.

En pratique, on retrouve un peu les mêmes errements que dans le cas des bateaux professionnels et notamment la grande diversité des pratiques d'une Commission à l'autre. Beaucoup de sessions sont ouvertes en fonction de la demande locale et, dans bien des cas, les examens sont menés par des agents qui n'ont pas la formation qu'ils exigent de leurs candidats.

En ce qui concerne ceux-ci, la formation est souvent assurée par des bateaux - écoles sans garantie de l'Administration, mais la présentation de candidats libres est aussi bien admise.

La règle générale pour les examens est en effet qu'ils sont organisés par des agents de l'administration, en général les délégués des Commissions de Surveillance. Chaque session comprend une épreuve théorique, en général constituée d'un QCM dont chaque Commission a établi quelques exemplaires et une épreuve pratique qui se déroule sous la surveillance d'un contrôleur ou chef d'équipe de l'administration. Des dérapages ont pu avoir lieu (vente de permis...), ce qui a conduit les différentes commissions à mettre en place des modes de contrôle variés mais relativement légers.

On pourrait, dans ce cas, utilement se rapprocher de ce qui se fait pour les bateaux de plaisance maritime. D'ailleurs, les deux examens ont de nombreux points communs, notamment pour la partie pratique, puisque les titulaires des titres de conduite des naviers de plaisance sont dispensés de passer l'épreuve pratique de l'examen des certificats de capacité de conduite des bateaux fluviaux de plaisance.

Dans le cas de la MER, dont l'administration délivre quelques 65 000 permis par an dont 58 000 pour les seuls départements de France continentale, la situation est la suivante :

40 000 titres environ sont délivrés dans les 23 départements côtiers métropolitains, 9 000 dans les huit départements de la Région parisienne et 9 000 dans les 55 autres départements.

Jusqu'en 1998, dans les départements côtiers les titres étaient délivrés par les directeurs départementaux des affaires maritimes tandis que dans les autres départements, faute de direction départementale des affaires maritimes compétente, ils l'étaient par un bureau des "services centraux relevant du ministre chargé de la mer" en l'occurrence de la direction du transport maritime, des ports et du littoral.

Depuis 1999, les permis sont toujours délivrés, dans les départements côtiers, par le directeur départemental des affaires maritimes. Mais, les autres départements ont tous été rattachés, pour la délivrance des permis, à un directeur régional des affaires maritimes. Comme la fusion entre directions régionales et directions départementales des affaires maritimes dans les départements sièges de chefs lieux de régions était intervenue peu de temps auparavant, ce sont en pratique les directions départementales des affaires maritimes des départements sièges de chefs lieux de régions qui ont hérité de la délivrance des titres pour les départements de l'intérieur du territoire.

Les procédures actuellement en vigueur reposent donc sur une double organisation des tâches. Celles-ci sont d'ailleurs plus nombreuses qu'il pourrait y paraître au premier abord.

En application de l'article 5 du décret n° 92-1166 du 21 octobre 1992 "la *"carte mer"* et le *"permis mer"* sont délivrés aux candidats qui ont subi avec succès un examen devant un examinateur désigné par l'administration des affaires maritimes.



Il convient de noter :

- que l'organisation en place laisse au candidat au permis le choix du lieu de délivrance du titre auquel il postule. Ce dernier dépend en effet, non de sa résidence, mais de la localisation du centre d'examen qu'il aura choisi.
- Le terme "délivrance" des permis de conduire en mer les navires de plaisance à moteur peut donner une idée totalement fautive de la réalité. Cette expression ne vise pas seulement la remise d'un simple document administratif aux plaisanciers qui en font la demande au vu d'un dossier plus ou moins complexe.
- Le candidat à un permis n'a à aucun moment l'obligation de se présenter devant une instance administrative pour obtenir son titre. Il lui suffit de s'inscrire à un bateau-école pour apprendre les parties théoriques et pratiques du programme de l'examen qu'il souhaite passer. Il constitue son dossier sur les conseils du bateau-école qui le transmet soit à la direction départementale des affaires maritimes (département côtier), soit au centre d'examen agréé le plus proche. Ce dernier, lorsqu'il a réuni suffisamment de candidats (25 en général), demande à l'administration l'autorisation d'organiser une session (cas de la région parisienne) ou informe l'administration et sans attendre procède à l'organisation d'une session en faisant appel aux examinateurs prédésignés par l'administration (cas des départements n'appartenant pas à la région parisienne).

Les tâches actuellement imparties aux services des affaires maritimes sont en réalité les suivantes :

- contrôle des dossiers de candidature présentés le plus souvent par les responsables des bateaux-écoles, surtout dans les départements non côtiers (contrôle avant passage des examens pour ceux qui sont passés dans les départements côtiers et en région parisienne, contrôle après passage des examens pour ceux qui sont passés hors région parisienne) ;
- organisation et tenue du calendrier des examens;
- recrutement des examinateurs (souvent des fonctionnaires des affaires maritimes dans les départements côtiers, mais aussi des officiers de la marine marchande notamment dans les départements de l'intérieur), liquidation des prestations qui leur sont dues, établissement des fiches de paie et remboursement de leurs frais de déplacement;
- tenue du planning des sessions des examinateurs et de leurs affectations ;
- saisie informatique des éléments pertinents des dossiers, transmission desdits par voie télématique au centre administratif des affaires maritimes de Saint-Malo qui établit les titres de conduite ;

- après réception des titres par la direction départementale des affaires maritimes, contrôle des mentions qui y figurent, apposition de la photo du candidat et transmission au centre d'examen qui en assurera la délivrance matérielle aux bénéficiaires ;

- contrôle ponctuel et aléatoire des centres d'examen lors des sessions ;

- accueil des responsables des bateaux-écoles, de ceux des centres d'examen et des candidats sur toutes les questions ayant trait à la réglementation en vigueur;

A ces tâches qui pourraient être qualifiées de courantes, s'ajoutent:

- la délivrance des duplicata de titres (4 000 environ par an);

- la délivrance des titres par équivalence qui suppose le contrôle du titre considéré comme équivalent;

- la délivrance des permis par équivalence à des français titulaires d'un titre étranger qui suppose, dans ce cas aussi, le contrôle du titre d'origine.

Pour les départements non côtiers, les contacts reposent sur les bateaux-écoles et les centres d'examen agréés qui, à quelques exceptions près ne sont en fait que des bateaux-écoles spécialement érigés par l'administration en centres d'examen.

Ce dispositif s'avère extraordinairement économique pour l'Etat puisqu'il repose assez largement sur le réseau des bateaux-écoles, les pouvoirs publics ne conservant à leur charge que les activités régaliennes au sens strict du terme : agrément des centres, désignation (et rémunération) des examinateurs, contrôle des dossiers, établissement des titres

## **2C. Propositions**

En vue de passer d'un système artisanal, comme l'est celui qui est aujourd'hui en vigueur, à un système un peu plus cohérent, nos propositions sont les suivantes :

### **a) Les certificats destinés aux professionnels**

Comme il l'a déjà été fait observé, ce sont moins les programmes de connaissance et les durées d'expérience (fixées par les textes communautaires) que les modalités d'organisation des examens et de délivrance des titres qui méritent attention.

Or, dans ce domaine, les projets de décret et d'arrêté en cours de mise au point comblent largement les lacunes du dispositif antérieur et il ne nous paraît pas

nécessaire de les remettre en cause dans leur ensemble même si quelques points pourraient être améliorés au plan rédactionnel.

Le système de vérification de la formation pratique (livret de service et livre de bord) a l'avantage de rester souple (beaucoup plus que le système maritime) mais pourrait donner lieu à diverses fraudes. L'organisation de contrôles inopinés suffisamment nombreux et l'existence de sanctions suffisamment dissuasives seront seuls de nature à les prévenir.

Les normes d'aptitude physique pourraient cependant faire l'objet de précisions dans le cadre d'un arrêté spécifique.

En ce qui concerne l'organisation des examens, compte tenu du petit nombre de titres délivrés chaque année et afin d'assurer une plus grande égalité des candidats et la professionnalisation des épreuves, nous formulons les propositions suivantes :

- **Le nombre de centres d'examen devrait être limité à 2 ou 3 pour la France métropolitaine (par exemple à Lille, Paris et Lyon). Chaque centre organiserait au moins une session par trimestre à date fixe et connue à l'avance. Les candidats pourraient s'inscrire à la session d'examen de leur choix (moment et lieu).**
- **Pour chaque session, les examinateurs seraient organisés en jury, et l'on aurait recours, pour les examens pratiques, à des examinateurs professionnels ayant le certificat de capacité qu'ils font passer. Une ligne budgétaire est à prévoir pour rémunérer les examinateurs vacataires.**
- **Pour chaque centre, la responsabilité du recrutement des examinateurs, de l'organisation des examens et de la délivrance des titres relèverait, non plus des présidents des commissions de surveillance, mais, conformément à la charte de la déconcentration, du chef du service de la navigation par délégation du Préfet.**
- **Pour les bateaux à passagers, il convient d'instaurer un livret de bord, et d'améliorer le livret de service permettant d'attester de l'expérience professionnelle des membres de l'équipage, afin de pouvoir recenser, à la journée ou à la semaine, les services effectués.**
- **L'ensemble de ces dispositions doit faire l'objet de circulaires de l'administration centrale. Ce serait l'une des tâches de l'échelon central déjà mentionné au chapitre précédent.**
- **Le dispositif des sanctions en cas d'infraction est à revoir. Il faudrait prévoir une gradation des sanctions, alors que seul est prévu un retrait de 3 mois ou le retrait définitif (décret n° 91-731 du 23 juillet 1991, article 20). Nous reviendrons sur ce type de problèmes au chapitre suivant (police de la navigation).**

## **b) Les permis de conduire des bateaux de plaisance**

Dans ce domaine aussi, ce sont les modalités d'organisation des examens et de délivrance des titres qui méritent une attention particulière. Les modalités de délivrance (par les nolisateurs) de la "carte de plaisance", telles que prévues dans certains projets actuels, nous semblent notamment très lourdes de risques juridiques.

C'est pourquoi nous proposons :

### **a) En ce qui concerne la "carte de plaisance" :**

- Soit sa délivrance par les services de l'Etat après un minimum de contrôle des compétences des candidats ;
- Soit sa suppression pure et simple en introduisant dans les textes (et notamment dans le décret) une mention déclinatoire de responsabilité pour l'Etat. Dans cette dernière hypothèse qui aurait notre préférence, l'article 25 du projet de décret pourrait comporter une formule du type suivant : "Sur les voies et plans d'eau intérieurs dont la liste est arrêtée par le ministre des transports, le conducteur d'un coche nolisé peut être dispensé du certificat de conduite des bateaux de plaisance dans les conditions prévues à l'article 27. Cette dispense n'est valable que dans les limites de temps et sur le trajet prévus dans le contrat de nolisage." L'article 27 du décret pourrait alors être rédigé conformément au texte joint en annexe 6 ci après.
- Une autre hypothèse enfin serait d'ouvrir ce type de dispense à l'ensemble des usagers effectuant ce même type de voyages.

### **b) En ce qui concerne les autres permis**

leur délivrance devrait être subordonnée à la réussite à un examen comportant des épreuves écrites destinées à tester les connaissances des candidats et une épreuve pratique de manœuvre sur un bateau. L'organisation des épreuves et la délivrance des titres devraient rester de la responsabilité de l'administration (en l'occurrence du chef du service de la navigation par délégation du Préfet), quitte à ce qu'elle fasse appel aux compétences nécessaires dans le secteur privé (moyennant rémunération) si elle ne les trouve pas en son sein. Chaque service de navigation devrait organiser les sessions à des dates fixées à l'avance et recruter les examinateurs parmi les fonctionnaires titulaires du permis ou les experts qualifiés suivant des modalités codifiées par circulaires de l'administration centrale et donc identiques pour tous.

### 3. Les autres constituants de la politique de sécurité

Une fois traitées la question de la sécurité des bateaux et celle de la formation des équipages, la politique de sécurité suppose aussi que l'on s'intéresse à un certain nombre d'autres aspects pratiques, qui visent aussi à améliorer la sécurité de la navigation. Nous aborderons successivement les points suivants :

- La police de la navigation,
- la certification des jaugeages,
- l'immatriculation,
- le suivi des accidents,
- le contrôle des risques du transport des matières dangereuses.

#### 3A. La police de la navigation

Toutes les questions réglementaires et de sécurité que nous traitons n'ont d'efficacité que si les mesures adoptées sont effectivement appliquées sur le terrain. C'est le rôle de la police de la navigation.

D'une façon générale, cette mission de « police de la navigation » est ressentie par les services comme non ou insuffisamment remplie. Sauf sur le RHIN, il n'y a pas de dispositif organisé. Ailleurs, seules quelques actions ponctuelles sont menées avec l'aide de la police et de la gendarmerie. Les services sont conscients de cette faiblesse et depuis quelques années commencent à s'organiser en conséquence. Cet effort doit être poursuivi, généralisé et organisé.

Les points essentiels à traiter sont les points suivants :

**Au plan central**, le problème tient, comme dans les autres domaines que nous avons vu jusqu'à présent, à l'absence d'une structure centrale en mesure de fixer des orientations et de contrôler leur application. Les services sont livrés à eux-mêmes et inventent chacun leur propre politique. Or, dans ce domaine, toute politique se heurte au fait qu'un certain nombre de problèmes de fond ne peuvent être résolus qu'au niveau national. Les textes ont vieilli et ne sont plus adaptés aux réalités.

La lacune la plus notable tient à la qualification des infractions. C'est ainsi que toutes les infractions sont qualifiées au moins de contraventions de 5<sup>ème</sup> classe ou de délit. Les sanctions sont très lourdes et demandent le respect de procédures lourdes et longues. Du coup on renonce parfois à constater l'infraction ou bien la sanction se perd dans les méandres de la procédure. De ce fait, le dispositif perd de son caractère dissuasif.

Dans un certain nombre de cas, les moyens d'action manquent même complètement. C'est ainsi que :

- l'excès de vitesse est une infraction qui n'est pas qualifiée par les textes existants (Loi du 23 décembre 1972 relative aux infractions à la circulation ou au stationnement et Règlement général de police annexé au décret du 21 septembre 1973 modifié). Par ailleurs il n'est matériellement pas possible de le contrôler faute d'agrément des appareils éventuellement utilisables ;

- la conduite en état d'ivresse ne peut être contrôlée que dans le cas du contrôle d'une autre infraction ou dans le cas d'un accident.

- etc...

Tout ceci montre qu'un véritable nettoyage des textes est à entreprendre. Il doit être mené par des gens compétents en matière pénale et en liaison étroite avec le Ministère de la Justice.

Le système à établir devrait être calé sur le système routier. Il devrait notamment bien distinguer les cas selon la nature des risques encourus. Il n'est pas raisonnable de continuer à traiter de la même façon le plaisancier sur sa barque et le commandant d'un pétrolier de 2 000 T. Tout ceci suppose bien-sûr la mise en place au niveau central d'une équipe d'agents compétents chargés de conseiller et d'encadrer les unités dispersées sur le terrain.

**Au plan local,** une vraie politique de sécurité exige qu'il y ait des contrôles sur le terrain, et que ces contrôles soient suivis d'effet. Ce n'est que depuis très peu de temps que des contrôles commencent à être menés par les services de la navigation de la Seine, du Nord-Pas de Calais, de Rhône-Saône. Le service RHONE SAONE a mis en place depuis quelques années une cellule « Réglementation-Navigation » qui organise des contrôles sur la voie d'eau en liaison avec la gendarmerie. Ces contrôles débouchent rarement sur des sanctions compte-tenu de ce qui a été dit précédemment, mais ont eu néanmoins un effet notable d'information et de prévention. C'est ainsi que le pourcentage du nombre de bateaux de plaisance contrôlés qui n'étaient pas en règle est tombé sur 3 ans de 90% (sic...) à quelques 30%... Par contre, les responsables eux-mêmes avouent que le système n'est pas pertinent pour les bateaux de commerce...

Le problème est que le relevé des infractions et l'établissement des sanctions nécessitent l'emploi simultané de deux compétences bien distinctes :

- une compétence « navigation » pour apprécier le contenu des infractions,
- une compétence juridique pénale pour dresser les PV dans les formes et - engager les procédures pour qu'ils donnent lieu à sanction.

C'est pourquoi, les équipes de contrôle les plus efficaces sont est formées d'un agent du service de navigation et d'un gendarme.

La mise en place de ces équipes nécessite de bons contacts avec les gendarmeries et avec les parquets, car tout ceci ne sert à rien si ces derniers ne suivent pas. Elle nécessite surtout un gros effort de formation, car la méconnaissance de la situation juridique et technique est assez générale, et concerne aussi bien nos agents que ceux des équipes de police et de gendarmerie

Sur ce sujet, nos propositions sont donc les suivantes :

### **Propositions :**

■ **Créer au niveau central une cellule spécialisée « prévention-répression », chargée d'établir les doctrines en la matière et de les faire appliquer sur le terrain,**

■ **Toiletter complètement la réglementation en matière de sanctions en reprenant pour modèles les textes applicables à la route. Ce serait bien sûr la première tâche de la cellule précédente,**

■ **Créer dans chaque service de navigation, sur le modèle de ce qui a été fait par le service de la navigation Rhône-Saône, une unité « prévention - répression », qui aurait pour tâches principales :**

***l'établissement et le suivi des réglementations (RPP,...),***

***l'organisation et le suivi des contrôles,***

***le suivi des PV et des procédures judiciaires,***

***les contacts avec la gendarmerie et les parquets.***

***Pour des raisons évidentes, cette unité aurait vocation à être rattachée plus aux services chargés de l'exploitation qu'à ceux chargés de la promotion et du développement.***

### **3B. la certification des jaugeages**

La notion de certificat de jaugeage est tout à fait spécifique à la navigation intérieure. Ce document, délivré par l'Etat, fait foi en matière de mesure des quantités transportées. Avec le développement des moyens de mesure automatiques, son usage est en voie de régression. Par contre le jaugeage reste une obligation réglementaire, inscrite dans le code du Domaine Public Fluvial et de la Navigation Intérieure qui stipule :

(article 78) « Tout bateau de navigation intérieure de plus de 20 tonnes circulant en France doit être jaugé et immatriculé... »

Cette réglementation résulte d'une loi du 5 juillet 1917. Mais il nous paraît qu'elle est de nature réglementaire et puisse être modifiée par décret. Elle est par ailleurs reprise dans le RGP (article 2.03).

Une convention internationale sur le jaugeage signée à GENEVE le 15 février 1966 a été publiée en France par décret n° 75-661 du 21 juillet 1975. Elle stipule l'obligation pour chaque pays de faire jauger les bateaux qui le demandent et prévoit les reconnaissances réciproques de validité des certificats, mais n'oblige pas au jaugeage systématique de tous les bateaux.

Bien qu'on puisse avancer un intérêt pour la sécurité (vérification du franc bord), cet intérêt est minime et pourrait être remplacé par l'obligation de marques de franc bord qui figure d'ailleurs déjà dans le RGP (article 2.04). Nous considérons donc qu'il ne s'agit pas d'un problème qui intéresse la sécurité de la navigation.

Sous réserve d'une vérification auprès des professionnels, notre avis est que le jaugeage est une opération essentiellement commerciale, qui n'intéresse pas forcément tous les bateaux, et qui ne fait pas partie des missions essentielles de l'Etat. L'obligation inscrite dans les textes nous paraît obsolète et devrait être supprimée.

Par contre, il reste bien sûr nécessaire, et la convention internationale nous y contraint, de mettre à la disposition des usagers le service correspondant. Mais ce service peut être délégué. Direction des transports terrestres (cette note n'est pas jointe en annexe, il me semble pas nécessaire qu'elle le soit : supprimer cette phrase ?) :

Nos propositions sont donc les suivantes

#### **Propositions :**

- ***suppression de l'obligation de jaugeage inscrite dans les textes***
- ***suppression des 4 bureaux de jaugeage existants***
- ***mise au point de méthodes modernes de traitement (cela existe déjà...)***
- ***remise de cette activité à VNF qui saura en facturer le coût aux utilisateurs***

### **3C. L'immatriculation**

Contrairement à ce qui a pu être dit, l'immatriculation est bien reliée à la sécurité. C'est en effet le seul moyen dont on dispose pour identifier les bateaux, notamment pour toutes les actions de contrôle et de répression. C'est pourquoi, dans notre sujet, il convient de traiter non seulement de l'immatriculation proprement dite, mais aussi de l'inscription et plus largement de tout ce qui permet d'identifier les unités.

L'immatriculation proprement dite concerne tous les bateaux de marchandises dont le port en lourd est supérieur à 20 tonnes et les autres bateaux dont le déplacement est supérieur à 10 m<sup>3</sup>. Elle est régie par un texte ancien (loi de 1917) repris dans le Code du Domaine public Fluvial et de la Navigation Intérieure, et par une convention internationale signée à GENEVE le 25 janvier 1965 et transcrite en droit français par le décret du 10 mars 1983. Elle entraîne l'inscription sur un registre de droits réels qui est tenu par le greffe du tribunal de commerce. Elle est délivrée par un « bureau d'immatriculation » tenu en général par le secrétaire de la Commission de Surveillance. Le numéro d'immatriculation est apposé de façon visible sur le bateau.

L'inscription, régie par le décret n° 70-801 du 27 août 1970, concerne tous les bateaux de plaisance d'une puissance égale ou supérieure à 6 CV ou d'une longueur supérieure à 5 mètres. Elle est apposée sur le bateau dans des conditions semblables à celle de l'immatriculation et donne lieu à la tenue d'un fichier par



chaque Commission de Surveillance. Il est à noter que c'est à ces dernières que les textes confient la mise en œuvre du dispositif en le liant à celui des permis de navigation.

Les unités de dimensions inférieures, dites menues embarcations, doivent avoir un nom, qui doit être affiché dans des conditions précisées dans le Règlement Général de Police (Article 2.02).

Dans la situation actuelle, chaque Commission de Surveillance tient ses fichiers d'immatriculation et d'inscription, dans bien des cas encore de façon manuelle. Une informatisation des systèmes a été entreprise. Elle est encore limitée, pour des raisons de manque de moyens financiers et humains.

Globalement, le système actuel semble donner satisfaction. On peut cependant noter que, en ce qui concerne les bateaux de transport notamment, il donne lieu à des doublons qui pourraient être évités. Dans ce domaine, il existe en effet au moins trois fichiers simultanés :

- le fichier de l'immatriculation, tenu par chaque commission de surveillance ;
- le fichier du greffe du Tribunal ;
- le fichier des bateaux de marchandises pour lesquels un agrément préalable ou un permis d'exploitation est délivré, tenu par VNF (puis, après promulgation de la loi actuellement en discussion au Parlement, un fichier des bateaux de marchandises utilisés par les entreprises établies en France).

Les deux premiers fichiers sont en principe connectés, mais bien souvent de façon manuelle. Le troisième est établi de façon indépendante.

Dans l'objectif d'une modernisation globale du système et compte-tenu de la mise en place par VNF du système VNF 2000, il serait intéressant de se doter d'un outil unique et informatisé permettant de mettre sur fichiers l'ensemble des données utiles avec les interconnexions souhaitables, de façon à mettre en réseau l'ensemble des fichiers, d'abord entre les différentes Commissions de Surveillance, ensuite entre les diverses administrations concernées. La gestion d'un tel outil pourrait être confiée à VNF.

### **Propositions :**

- ***maintenir l'organisation actuelle des bureaux d'immatriculation,***
- ***leur confier les formalités d'inscription (qui n'ont pas de raison de dépendre des Commissions de surveillance),***
- ***organiser un fichier central, dans lequel seront réunies toutes les informations relatives aux bateaux,***
- ***organiser les accès à ce fichier en fonction des besoins de chacun, en respectant les obligations de confidentialité imposées par la CNIL.***

### 3D. Le suivi des accidents

Peu connus et peu suivis, les accidents sont loin d'être rares en navigation intérieure, et leur nombre va croissant avec le développement du trafic : C'est ainsi qu'en 1999, sur le seul territoire du service de navigation RHONE-SAONE, ont été recensés pas moins de 55 accidents, avec au total 8 morts dans l'année. Et encore cette statistique ne relève-t-elle que les cas connus du service navigation...

Au niveau national, des améliorations ont été recherchées dans la remontée des informations sur les accidents mais les recensements sont épisodiques et les conditions dans lesquelles ils sont effectués ne permettent pas encore une bonne exploitation des données obtenues (plusieurs notes ont été adressées aux services, et la DTT dispose tout de même d'une certaine connaissance, quantitative et un peu qualitative).

Dans ce domaine plusieurs actions semblent nécessaires :

- ◆ Un recensement exhaustif de tous les accidents et incidents concernant de près ou de loin les voies d'eau ;
- ◆ Un effort d'analyse des causes des incidents et accidents destiné à en tirer les enseignements de nature à prévenir leur répétition.

**Le recensement**, pour s'avérer exploitable, doit concerner tant les accidents et incidents de transport que les accidents et incidents concernant les infrastructures (rives, quais, écluses et ouvrages divers, etc.). Il doit aussi être effectué sur des bases parfaitement identiques sur tout le territoire. C'est donc à l'administration centrale de l'organiser. La méthode la plus simple consisterait, pour la Direction des transports terrestres à diffuser à tous les services de navigation, des "fiches d'accident ou d'incident" à remplir et transmettre pour tout accident ou incident de navigation intervenu dans la circonscription du service

Ce document, à but purement statistique, ne devrait comporter que des éléments purement factuels, sans aucun début d'analyse des causes : date et heure de l'accident, caractéristiques des engins et ouvrages en cause, effectifs et passagers à bord, points de choc éventuels, dégâts apparents, manœuvres en cours au moment de l'accident, etc.

Destinée à fournir un début de connaissance de l'accidentologie sur les voies navigables, la fiche devrait être conçue pour renseigner une future base de données informatisée destinée à faciliter les analyses et recherches sur les causes des accidents.

**L'analyse des causes** des accidents constitue une autre étape de la connaissance de l'accidentologie sur les voies navigables. Elle n'a, en soi, qu'un intérêt limité. Son objet essentiel est de permettre aux pouvoirs publics de bénéficier du retour d'expérience et de faire évoluer les réglementations ainsi que les pratiques professionnelles touchant à la sécurité

Mais elle suppose aussi que des moyens lui soient affectés. Il n'est en effet pas souhaitable de confier cette tâche aux services déconcentrés dont l'action (ou l'inaction) pourrait être mise en cause à l'occasion de cette analyse, ni aux services centraux de la DTT dont l'action (ou l'inaction) dans le

domaine réglementaire pourrait aussi être mise en cause. Les enquêtes nécessaires supposent aussi le respect d'une méthodologie et des connaissances dans le domaine de l'expertise assez peu partagées.

Il y a plusieurs années avait été menée au sein du Conseil Général des Ponts et Chaussées une réflexion concernant la création d'un bureau chargé des enquêtes après accidents et incidents de l'ensemble des transports terrestres. Le dispositif mis en place à la suite de ces réflexions est actuellement en mesure de répondre aux demandes d'enquêtes ponctuelles qui, en général, se présentent à la suite d'accidents très graves, rares, il faut bien le dire, en matière de transport fluvial. Mais il n'existe encore aujourd'hui, ni à la DTT, ni au CGPC, de structure permanente susceptible de prendre en charge de manière systématique l'étude des causes des accidents intervenant sur les voies navigables.

Or, nous ne sommes pas à l'abri d'un accident grave conduisant au décès de nombreux passagers ou du naufrage d'une barge transportant des produits chimiques très dangereux ou polluants. Il se trouvera peut-être une victime pour mettre en cause au pénal des fonctionnaires des services déconcentrés ou de l'administration centrale (ces derniers pour n'avoir pas pris les règlements nécessaires). La création d'un bureau spécialisé dans l'analyse des causes des accidents et des incidents et la prescription des mesures de sécurité qu'ils feraient apparaître indispensables serait de nature à améliorer la sécurité et, en la maintenant au plus haut niveau possible, à diminuer le risque pénal.

#### **Propositions :**

- ***Mettre en place un système de recensement des accidents organisé et basé sur l'établissement et l'exploitation de fiches de renseignement destinées à alimenter une base de données,***
- ***Confier à un organisme d'Etat, si possible extérieur à la DTT la création d'un bureau d'enquêtes après accident ou incident sur les voies navigables et lui donner les moyens de fonctionner.***

### **3E. La prévention des risques liés au transport des matières dangereuses**

Bien que ce thème relève, au sein de la DTT, d'une autre unité que de celle responsable de la sécurité sur les voies navigables, à savoir la Mission des Transports des Matières Dangereuses, il ne nous paraît pas possible de traiter l'ensemble des problèmes de sécurité sans l'avoir également abordé, compte tenu de son importance dans ce mode de transport.

Dans ce domaine, nous pouvons heureusement nous appuyer sur différentes études qui ont été menées récemment, notamment des études de risques qui ont été faites sur le RHONE et sur le RHIN<sup>2</sup>.

Le constat présenté par ces études est assez sévère : en fait, et à l'image de ce qu'on a vu dans d'autres domaines, il n'y a guère, sur nos voies d'eau intérieures, de politique organisée en matière de risques. Là aussi, c'est sur la bonne volonté et le bon sens des services que repose notre dispositif actuel. Aucune directive ne vient du niveau central. Nous nous devons notamment de signaler qu'il n'y a pas ou quasiment pas de relations entre les services de navigation et la Mission des Transports des Matières Dangereuses.

La seule initiative prise récemment a été l'introduction des règles ADNDR sur l'ensemble du réseau national. Chaque Commission de Surveillance mène sa propre politique, quand il y en a une. La situation est donc très différente selon les bassins. Celle qui paraît la plus avancée est celle du bassin du RHIN, où existe déjà une culture du risque et où une organisation spéciale a été mise en place, le CARING, pour connaître et suivre ce type de transport. Le trafic le justifie. L'étude précitée n'en conclut pas moins à l'insuffisance du dispositif, et préconise la mise en place d'un plan de secours spécialisé « Transport Rhénan de Matières Dangereuses » qui n'existe pas à l'heure actuelle. Ailleurs, il n'existe rien ou presque, alors que des transports significatifs existent, au moins sur la SEINE et sur le RHONE

Les principaux points sur lesquels des progrès importants sont à réaliser sont les suivants :

- Connaissance des risques. On connaît mal les produits transportés et les voies concernées,

- Organisation des interventions. En cas d'accident, la bonne connaissance de son rôle par chacun est un facteur essentiel. C'est le rôle des plans d'intervention (PPI). Or il en existe peu en matière fluviale. Ce serait l'une des tâches importantes des « bureaux sécurité » des services navigation que de veiller à l'établissement et à l'entretien (avec des exercices quand il le faut) de ce type de plan.

- Réglementation des secteurs sensibles. Ce sont notamment les ports, les écluses, les appointements et quelques zones à fort trafic (traversée de PARIS par exemple). Dans tous ces cas, une analyse des risques est à mener, et des règles particulières à adopter, le cas échéant. Il se pose notamment un problème dans les ports intérieurs où beaucoup de ports ne disposent pas de règlement pour la réception et le stockage des matières dangereuses.

- plus généralement, et la réalisation des études de risques l'a montré, il y a un besoin, dans ce domaine, de renforcer la coopération et la connaissance mutuelle entre les services de l'administration et les professionnels. Ce pourrait

---

<sup>2</sup> Etude de risques liés au transport rhénan de matières dangereuses, octobre 1998, réalisée par OTE ingénierie pour le comité de bassin Rhin-Meuse, EDF, le SNS et VNF, et Etude de risque sur le transport, le stockage et la manutention de matières dangereuses par voie d'eau sur le bassin Rhône-Saône, avril 2000, réalisée par Séchaud et Metz pour le compte de VNF.

être l'une des fonctions assignées aux commissions consultatives appelées à remplacer les actuelles Commissions de Surveillance.

En résumé, il y a à mettre en place une politique nationale de contrôle et de prévention des risques dans ce domaine, et la réorganisation du dispositif des Commissions de Surveillance doit incorporer aussi cette préoccupation.

Pour conclure, nos principales propositions sont les suivantes :

**Propositions :**

■ ***Affichage d'une politique au niveau central, avec désignation d'un service hiérarchiquement compétent, et définissant la politique à appliquer par les services de navigation,***

■ ***Réalisation, dans chaque bassin où se passent de tels transports, d'une étude de risques,***

■ ***Etablissement de règlements de police adaptés, notamment pour les ports intérieurs,***

■ ***Mise en place d'un système de suivi des circulations des matières dangereuses, de leur évolution dans le temps, en nature et en quantité,***

■ ***Elaboration de PPI dans toutes les zones qui le justifient,***

■ ***mise en place, dans chaque bassin, d'une commission réunissant les responsables de la sécurité et les professionnels. Cette commission peut être jumelée avec la Commission de Sécurité placée auprès du Chef de Service Navigation lors de la suppression des actuelles Commissions de Surveillance.***

## **Conclusion : La poursuite de nos travaux**

### **A. Les textes à réécrire**

On a vu qu'il n'y avait pas dans l'immédiat, à revenir sur les principaux textes de la réglementation technique, qui découlent de textes communautaires. Les problèmes résultant des autres textes, relevant de la seule compétence nationale, devraient être précisément identifiés pour que puisse leur être apportée la réponse circonscrite adéquate.

Par contre, le système administratif et juridique est à réformer en totalité, en abrogeant et remplaçant le décret du 17 avril 1934.

Il n'est pas exclu qu'une loi s'avère nécessaire pour redéfinir certaines infractions et fixer les sanctions pénales correspondantes. Mais la mise en œuvre de ce point pourrait constituer la première tâche de la cellule spécialisée de la DTT dont nous préconisons la création.

Par contre, la remise en ordre de l'organisation administrative ne devrait, en principe, relever que du décret et de circulaires d'application.

### **B. L'organisation du travail**

Nous proposons, en vue de mener à bien les tâches qu'il nous reste à accomplir au titre de la seconde phase de notre mission, la mise en place de quatre groupes de travail :

■ Le premier groupe serait consacré à la nouvelle organisation, autrement dit à la réécriture du décret de 1934. Il aurait notamment les tâches suivantes :

- définition des différentes structures, tant à l'échelon central qu'à l'échelon local (bureaux sécurité, commissions consultatives, service central technique, etc...)
- liste de leur tâches,
- moyens à mettre en place,
- rédaction des textes nécessaires à leur mise en œuvre.

Outre les rédacteurs du présent rapport, il devrait comprendre, pour l'essentiel des représentants des principales structures concernées.

■ Le deuxième groupe serait consacré aux procédures à mettre en place pour l'application des textes communautaires relatifs aux permis de navigation et aux certificats de capacité ( présentation des dossiers, règles d'instruction, rôles respectifs des experts et de l'administration, modalités de passation des permis, etc... ) ; Les textes de base étant parus, ou en cours de parution sous forme de décrets, le travail de ce groupe sera de rédiger les arrêtés et circulaires

d'application nécessaires pour mettre en œuvre les principes donnés dans le présent rapport.

■ Le troisième groupe serait consacré aux questions relatives à la police de la navigation. Il réfléchirait aux modalités d'organisation, notamment dans les services de terrain, et établirait un premier état des dispositions à adopter en matière de réformes de la réglementation.

■ Le dernier groupe, enfin, est celui qui a contribué à la rédaction du présent rapport. Il aura la tâche de piloter le travail des autres groupes, et pourra aussi se pencher sur les questions diverses qui sont évoquées dans le présent rapport, et qui ne relèvent pas des groupes précédents, telles que l'immatriculation, le jaugeage ou le suivi des matières dangereuses...

S'ils sont constitués dès le mois de septembre prochain, ces groupes pourraient commencer à travailler au cours du dernier trimestre de l'année 2 000, en même temps que se dérouleraient les consultations indispensables des services déconcentrés et des professionnels du secteur d'activité concernés.

### **C. Les moyens à prévoir**

En première analyse la mise en œuvre des propositions contenues dans le présent rapport ne devrait pas exiger de l'administration d'importants moyens supplémentaires. Pour autant, il ne faut pas les sous-estimer, car ils sont aussi l'une des conditions de la réussite. Chacun des groupes ci-dessus aura donc à évaluer également les conséquences au niveau des moyens des réformes qui seront proposées.

D'ores et déjà, il nous paraît nécessaire d'attirer l'attention sur les points suivants :

#### Au niveau central :

■ La DTT devrait être dotée de personnel compétent au plan juridique, notamment dans le domaine du droit pénal,

■ Le Service Technique Central devrait être doté de personnel suffisamment compétent au plan technique pour lui permettre d'assurer sa mission d'expertise et d'appui,

Il s'agirait dans ces deux cas d'un renforcement net de personnel.

#### Au niveau déconcentré

L'essentiel des réformes proposées pourrait être mené par simple redéploiement nombre pour nombre de personnel actuellement en service dans les commissions de surveillance et les services navigation, à condition cependant que ce redéploiement s'accompagne :

- d'une vaste politique de formation des agents concernés,
- d'une réflexion sur les déroulements de carrière de ceux qui feraient l'effort de suivre les formations en cause.

En outre, ces agents devront disposer des moyens matériels nécessaires pour assurer leurs missions. Ceci suppose que les crédits de fonctionnement correspondants soient clairement individualisés.

Enfin, un point sensible sera celui du financement des opérations de police, notamment en termes de régime indemnitaire. Ce problème devra être posé et résolu. C'est une des conditions nécessaires à la crédibilité de l'ensemble du système proposé. Il n'y aura pas de sécurité assurée sans une police efficace.





La Défense, le

15 FEV. 2000

Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports  
et du Logement

Conseil général des  
ponts et chaussées

Le Vice-Président

Affaire n° 1999-0258-01

## DECISION

**constituant un groupe de travail pour l'expertise  
du Conseil général des ponts et chaussées (CGPC)  
sur l'exercice des missions de l'Etat en matière de sécurité  
des bateaux de navigation intérieure**

Le Vice-président du Conseil général des ponts et chaussées,

Vu le décret n° 86-1175 du 31 octobre 1986 relatif au CGPC et à l'Inspection générale de l'équipement et de l'environnement et, notamment, son article 6,

Vu l'arrêté du 6 janvier 1987 relatif à la compétence des sections du CGPC,

Vu l'arrêté du 15 mars 1995 relatif à l'organisation des sections du CGPC,

Vu la note du 19 novembre 1999 du directeur des transports terrestres,

Sur proposition du président de la 4ème section du CGPC,

## DECIDE

### Article 1er :

Il est constitué auprès du président de la 4ème section du CGPC un groupe de travail chargé d'expertiser l'exercice des missions de l'Etat en matière de sécurité des bateaux de navigation intérieure.

### Article 2 :

Le groupe de travail aura pour mission de proposer les objectifs et le contenu de la réforme à conduire, ainsi que ses modalités de mise en œuvre. Cette réforme devra notamment permettre de préciser les missions de l'Etat et des autres intervenants possibles en matière de sécurité de la navigation intérieure, de proposer l'organisation et les modalités d'action des services les plus efficaces et d'identifier les modifications réglementaires nécessaires à une meilleure lisibilité et application des textes.

.../...

Localisation des bureaux : Tour Pascal B - La Défense - Métro et RER : La Grande Arche.  
Adresse Postale : 92055 LA DEFENSE CEDEX - Téléphone standard : 01 40 81 21 22 - Télex 610 835 F

Le conseil général des ponts et chaussées est compétent en matière d'équipement, d'environnement, d'urbanisme, de logement, de transports, de génie civil et de bâtiment pour les questions qu'ont à traiter les services relevant des ministres chargés de l'équipement, des transports, de l'environnement et de la mer. Il assure l'inspection générale de l'équipement et de l'environnement.

Cette intervention se déroulera en trois phases :

- examen de la situation actuelle et recensement des études déjà effectuées sur le sujet ;
- élaboration de propositions sur les objectifs et le contenu de la réforme à conduire ;
- animation de la démarche de travail du comité de pilotage chargé de la mise en œuvre des mesures décidées.

### Article 3 :

La composition du groupe de travail est fixée comme suit :

- **M. Paul PIERRON**, ingénieur en chef des ponts et chaussées, président du groupe,
- **M. Jean-Yves HAMON**, inspecteur général des transports et des travaux publics.

### Article 4 :

Le groupe de travail pourra bénéficier, en tant que de besoin, du concours de **M. Alain GIRAUD**, inspecteur général de l'équipement, pour les questions juridiques.

### Article 5 :

Le groupe pourra s'adjoindre ou entendre toute personne dont la présence ou l'audition sera jugée utile à ses travaux et travaillera en étroite relation avec la sous-direction des transports par voies navigables de la direction des transports terrestres (DTT), la direction du personnel et des services (DPS), le Centre d'études techniques maritimes et fluviales (CETMEF) et les services déconcentrés compétents en matière de navigation fluviale.

### Article 6 :

Le groupe devra remettre un rapport de propositions dans un délai de 6 mois et engager l'animation du comité de pilotage chargé de mettre en œuvre les mesures décidées dans un délai d'un an.



**Pierre MAYET**

Destinataires : **M. PIERRON**  
**M. HAMON**  
**M. GIRAUD**

Copies : **M. le président de la 2<sup>ème</sup> section**  
**M. le président de la 4<sup>ème</sup> section**  
**M. le président de la 5<sup>ème</sup> section**

**M. le directeur des transports terrestres**



Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports  
et du Logement

Direction  
des Transports  
Terrestres

DTT/MN2

Affaire suivie par :  
Aline CHERTON  
Tél. : 01 40 81 13 22  
Télécopie : 01 40 81 01 40  
81 16 90

La Défense, le 19 NOV. 1999

99 - 208

UP/3315  
23.11.99

Note à l'attention de

M. le vice-président du Conseil général des  
Ponts-et-Chaussées

**Objet :** exercice des missions de l'Etat en matière de sécurité des bateaux de  
navigation intérieure

**P.J. :** 1 dossier

L'Etat a pour mission d'assurer la sécurité de la navigation sur le réseau de voies navigables, en fixant les exigences essentielles et en organisant les moyens d'atteindre ces objectifs de sécurité.

La diversification des activités de navigation intérieure, avec en particulier le développement de la plaisance et des sports nautiques qui fait coexister sur les voies navigables des usagers divers, professionnels et amateurs plus ou moins avertis, rend plus difficile l'exercice de cette mission.

Bien que très peu d'accidents soient à déplorer <sup>(1)</sup>, tant le dispositif juridique que l'organisation et le fonctionnement de l'Etat peuvent être rendus plus performants.

S'agissant du cadre réglementaire, le décret du 17 avril 1934, relatif au service des bateaux, engins stationnaires, établissements flottants et barges qui constitue le texte fondateur des missions et de l'organisation actuelles de l'Etat en matière de navigation intérieure, n'est plus adapté aux réalités de fonctionnement des services et au cadre juridique actuel de l'organisation de l'Etat.

En outre, l'architecture de la réglementation technique et administrative, qui fait coexister de façon plus ou moins harmonieuse, des textes anciens et des textes plus récents qui transposent la réglementation rhénane ou communautaire, est devenue complexe et peu lisible.

---

<sup>1</sup> 2 accidents mortels en 1998 pour un parc d'environ 25 000 bateaux

L'exercice des missions de l'Etat en matière de navigation intérieure repose sur les commissions de surveillance, instaurées par le décret de 1934 précité, et sur les services de navigation. On peut s'interroger sur la pertinence des commissions de surveillance, structures décisionnelles associant les professionnels et chargées en particulier de la délivrance des autorisations de naviguer et de conduire les bateaux, alors que l'Etat fonctionne différemment pour exercer des missions similaires dans d'autres domaines.

Pour l'exercice de leurs missions, les Commissions de surveillance s'appuient sur les moyens humains et matériels des services de la navigation, qui exercent par ailleurs, directement au nom de l'Etat, d'autres missions relatives aux bateaux, telle la police de la navigation, le jaugeage et l'immatriculation.

La fragilité des moyens des services de la navigation sur l'ensemble des missions relatives à la navigation a été soulignée par divers travaux conduits depuis 1991.

Cette situation n'est plus satisfaisante au regard de l'efficacité de l'action de l'Etat en matière de sécurité de la navigation, et quant à la sécurité juridique de ses décisions.

En particulier, la responsabilité de l'Etat risquant d'être de plus en plus engagée en cas de contentieux ou d'accident, il importe que soient définies précisément ses missions et celles d'autres intervenants et qu'il dispose des moyens nécessaires à l'exercice de ses missions.

Les travaux menés ces dernières années ainsi que les enseignements récents tirés de la pratique des services ont permis d'établir des pistes de réflexion et des propositions, présentées dans le document ci-joint élaboré par la direction des transports terrestres, pour une réforme du dispositif actuel.

Je souhaite confier au Conseil général des ponts et chaussées la mission d'assister mes services dans la définition et la mise en oeuvre des mesures à prendre pour répondre aux préoccupations évoquées ci-dessus.

Il convient dans un premier temps de proposer les objectifs et le contenu de la réforme à conduire, ainsi que ses modalités de mise en oeuvre. Cette réforme devra notamment permettre de préciser les missions de l'Etat et des autres intervenants possibles en matière de sécurité de la navigation intérieure, de proposer l'organisation et les modalités d'action des services les plus efficaces et d'identifier les modifications réglementaires nécessaires à une meilleure lisibilité et application des textes.

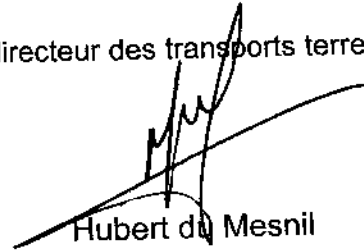
Durant cette première étape, la mission confiée au CGPC consistera en particulier à constituer et à animer le groupe de travail qui sera chargé d'élaborer des propositions, dans un délai de 6 mois.

Dans un second temps, la mission du CGPC portera sur l'animation du comité de pilotage chargé de mettre en oeuvre des mesures décidées, dans un délai d'un an.

La mission travaillera en relation étroite avec la sous-direction des transports par voies navigables de la direction des transports terrestres. Elle associera la direction du personnel et des services, le CETMEF et les services déconcentrés compétents en matière de navigation fluviale.

Cette mission pourra être animée par plusieurs ingénieurs généraux, qui pourront connaître ce secteur d'activité du ministère, mais qui, surtout, seront familiers des questions d'organisation des services et disposés à animer une démarche ambitieuse, à un rythme soutenu.

Le directeur des transports terrestres

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the left.

Hubert du Mesnil

## LES MISSIONS DE L'ETAT EN MATIERE DE SECURITE DES BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE

### INTRODUCTION

Après plusieurs années de travaux sur la « réforme des commissions de surveillance », le chantier a été interrompu en 1996.

Il est nécessaire de reprendre ce travail, pour des raisons d'ordre juridique et de performance de l'action de l'Etat et pour répondre aux demandes de plus en plus fortes des services.

Le travail qu'il est proposé de conduire aujourd'hui ne porte pas uniquement sur les commissions de surveillance et leurs missions, au sens du décret du 17 avril 1934 modifié relatif au service des bateaux, engins stationnaires, établissements flottants et barges. Il a un objet et un objectif plus large, d'une part, car les services de la navigation exercent d'autres activités relatives aux bateaux et, d'autre part, car chaque commission fait partie d'un réseau de services au niveau du ministère et d'un environnement qu'il convient de prendre également en compte.

2 objectifs principaux sont poursuivis, relevant de la problématique de la sécurité :

- la sécurité des personnes, des ouvrages et des bateaux : elle résulte d'un ensemble d'éléments et de leur synergie (conditions de navigation, état du réseau, organisation et règles de la navigation, état des bateaux et capacité des équipages, contrôle). Les missions relatives à la sécurité et au contrôle des bateaux sont un facteur essentiel contribuant à cet objectif, qui peut être rendu plus performant.
- la sécurité juridique : la délivrance des autorisations engage la responsabilité de l'Etat. Celle-ci étant de plus en plus fréquemment recherchée en cas de contentieux ou d'accident, il est indispensable que les missions de l'Etat soient précisément définies, dans un partage clair des responsabilités entre les différents intervenants.

La note ci-jointe présente quelques pistes de réflexions et des propositions de réforme portant, d'une part, sur les missions de l'Etat et leurs modalités d'exercice, d'autre part, sur l'organisation et le fonctionnement des services exerçant ces missions. Les mesures proposées portent à la fois sur la rénovation du cadre juridique, sur l'organisation des services du ministère concernés et leur fonctionnement.

Cette note, qui met à jour les nombreux travaux conduits entre 1990 et 1996 sur « la réforme des commissions de surveillance » peut constituer une base de discussion pour le choix des principales mesures d'amélioration de l'action de l'Etat en matière de sécurité des bateaux de navigation intérieure.

---

### A) - délivrance du permis de navigation :

#### ■ qu'est-ce que la délivrance du permis de navigation ?

Aboutissement d'un processus au cours duquel le bateau a été contrôlé au regard de la réglementation, elle constitue l'acte par lequel l'Etat autorise la navigation du bateau. Mais cet acte peut avoir deux significations différentes :

- la délivrance du permis de navigation atteste que l'Etat a contrôlé la conformité du bateau à la réglementation et au standard de sécurité qu'elle fixe ;
- la délivrance du permis de navigation atteste que l'Etat s'est assuré que le bateau a bien fait l'objet du processus qu'il a défini pour garantir la sécurité.

Selon la signification que l'on veut donner à cet acte, le rôle de l'Etat et celui des autres intervenants dans le processus diffèrent, ainsi que leurs responsabilités et leurs compétences.

#### ■ qui délivre le permis de navigation ?

Les permis de navigation sont délivrés par les présidents des commissions de surveillance, chefs des services de la navigation, conformément au décret du 17 avril 1934 précité. Des délégations de signature sont consenties par les présidents à leurs adjoints à l'effet de signer les permis de navigation (et les certificats de capacité de conduite), alors que le décret de 1934 ne l'autorise pas.

Les commissions de surveillance figurent dans les listes annexées au décret n°84-526 du 28 juin 1984 portant maintien de commissions administratives, ce qui écarte toute interrogation sur leur existence juridique. Toutefois, la présidence des commissions par les chefs de service de la navigation et non par le préfet, peut constituer une entorse aux textes législatifs et réglementaires relatifs à la déconcentration et peut donc poser le problème de la validité juridique des décisions prises.

#### ■ comment le contrôle de conformité du bateau à la réglementation est-il assuré ?

Il peut l'être selon plusieurs modalités :

##### • *1) contrôle des bateaux en régie par l'administration :*

Les délégués des commissions de surveillance assuraient en régie le contrôle de l'ensemble des bateaux jusqu'à 1970 (intervention obligatoire des experts privés pour les constructions neuves de bateaux à passagers). Les petits navires (surtout de plaisance) sont toujours contrôlés en régie par les services de l'Etat (centres de sécurité des navires).

Dans ce cas, la responsabilité de l'Etat est totale : par la délivrance du permis de navigation, il garantit la conformité du bateau à la réglementation et son niveau de sécurité.

Conditions : organisation des moyens humains et mise en place des moyens d'action, techniques et juridiques. Nécessité de fixer réglementairement la compétence des services et de garantir le nombre et la compétence des agents affectés à cette mission. Nécessité également de mettre les services en conformité avec les réglementations en vigueur en matière de sécurité sur les chantiers navals.

Il est vraisemblablement irréaliste de revenir à cette solution pour le contrôle des bateaux de navigation intérieure, à la fois pour des raisons de moyens et de responsabilité pesant sur l'Etat.

- *2) système dual de contrôle de certains bateaux en régie par l'administration et d'autres bateaux par des experts privés :*

Il s'agit de la situation actuelle, à la fois pour des raisons d'ordre réglementaire et de moyens d'action des services.

Les commissions de surveillance ont de plus en plus souvent recours à des sociétés de classification ou à des experts privés agréés par le ministre, mais le cadre de leur intervention n'est pas stabilisé :

- les missions des experts et des commissions de surveillance ne sont pas précisément définies : la répartition des rôles et des responsabilités est floue, d'autant plus que les experts interviennent pour le compte d'un armateur ;
- les modalités d'intervention des experts ne sont pas formalisées, ni celles du contrôle à exercer par les commissions de surveillance sur leurs interventions. Il n'y a pas de cadre établi précisant les prestations à fournir et la compétence requise et ce, malgré la procédure d'agrément par le ministère;
- le secteur professionnel des experts n'est pas structuré : les compétences et les pratiques sont hétérogènes, il n'y a pas de « règles de l'art » de l'expertise.

S'agissant des contrôles de bateaux réalisés par les agents des commissions de surveillance eux-mêmes, se posent les questions de la responsabilité de l'Etat et des moyens qu'il met en œuvre pour exercer cette responsabilité (en particulier question de la compétence des agents).

La coexistence de contrôles réalisés par des experts privés et de contrôles réalisés par l'administration, sans que leurs champs soient parfaitement différenciés, pose problème : rupture d'égalité des usagers, risque de concurrence déloyale de la part de l'administration, frein à la structuration du milieu professionnel dont le marché n'est pas stabilisé.

- *3) intervention générale et systématisée d'experts privés :*

La mission de l'expert est de contrôler l'état du bateau par rapport à la réglementation, d'inciter l'armateur à le mettre en conformité avec cette dernière et de se prononcer officiellement sur l'état du bateau. Le rôle de l'Etat est de s'assurer des conclusions de l'expert sur l'état du bateau avant de délivrer le permis de navigation. L'expert doit être responsable de l'expertise qu'il réalise et de l'avis qu'il donne sur l'état du bateau, l'Etat restant responsable du processus de contrôle.

2 logiques de contrôle par l'Etat :

- l'assurance qualité : le contrôle des navires, hormis les plus petits, procède de ce système. L'Etat a délégué une partie de ses missions de contrôle à des sociétés de classification ou à des experts, dans un système d'assurance qualité. Leurs prestations et conclusions ne sont pas systématiquement vérifiées mais l'administration a mis en place un système de certification de ces entreprises.

- contrôle des prestations de l'expert par l'administration, qui vérifie les conclusions des rapports d'expert pour chaque bateau, avant délivrance du permis de navigation.



Cette piste est probablement la plus adaptée à la situation actuelle du milieu professionnel et du fonctionnement administratif dans ce domaine. C'est déjà ce qui se pratique dans le cas des contrôles réalisés par des experts privés.

Mais ce système nécessiterait d'être stabilisé, avec :

- la définition des missions et des responsabilités des experts et de l'administration (cf. réglementation dans le domaine des remontées mécaniques) ;
- la professionnalisation du processus d'agrément des experts ;
- la mise en place d'un système garantissant la compétence de l'administration (recrutement, formation) ;
- l'élaboration de « règles de l'art » de la construction et du contrôle des bateaux (rôle des professionnels)...

• 4) *intervention des compagnies d'assurance :*

Le rôle de l'expert est identique à celui exposé ci-dessus mais ses expertises permettent aux compagnies d'assurance d'apprécier l'état du bateau et les possibilités et conditions de l'assurance.

L'Etat délivre le permis de navigation au vu de l'attestations d'assurance.

Ce système fonctionne aux Pays-Bas pour certains bateaux : le permis est délivré au vu d'une attestation d'assurance du bateau, la compagnie d'assurance faisant obligation à l'assuré de procéder régulièrement à un contrôle technique du bateau.

## **B) Délivrance du certificat de capacité de conduite**

### ■ qu'est-ce que la délivrance du certificat de capacité de conduite ?

L'Etat garantit que le titulaire du certificat est apte à conduire un bateau, dans un objectif de sécurité.

S'agissant de la conduite des bateaux à titre professionnel (bateaux de marchandises et à passagers), les conditions de délivrance des certificats de capacité professionnels font l'objet d'une réglementation communautaire (le décret de transposition de la dernière directive est en cours d'adoption) : il y a une harmonisation du standard exigé et des modalités de délivrance au niveau communautaire.

Par contre, s'agissant de la conduite des bateaux de plaisance, il est à noter qu'il n'existe pas de réglementation communautaire, uniquement des recommandations de la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies et que certains Etats, telle Grande-Bretagne, ne délivrent pas de certificats de capacité de conduite.

### ■ qui délivre le certificat de capacité de conduite ?

Il est délivré par le président de la commission de surveillance.

Les observations ci-dessus relatives à la délivrance du permis de navigation sont également valables pour la délivrance des certificats de capacité et il convient de désigner au plus tôt, par voie réglementaire, l'autorité compétente pour exercer cette mission.

### ■ Comment le certificat de capacité est-il délivré ?

Il est délivré après réussite du demandeur à un examen.

Si, en ce qui concerne la conduite des bateaux à titre professionnel, les exigences sont définies par des textes communautaires, l'organisation de cette mission reste de la compétence des

Etats et des améliorations peuvent être apportées au dispositif existant en France, dans un souci de fiabilisation et de sécurité juridique.

- *1) les examens :*

Ils sont organisés par les commissions de surveillance mais il n'y a pas de pratique homogène ni quant à l'organisation des épreuves ni quant à leur contrôle. Certaines commissions ont mis en place des procédures rigoureuses permettant d'assurer des contrôles du déroulement des examens mais ceci n'est pas généralisé.

S'agissant des examens pour les certificats de capacité de conduite des bateaux de plaisance, se posent les problèmes de la charge de travail qu'elle constitue (7 400 délivrés en 1998) et de l'organisation de cette activité, avec la fragilité du recours à des « délégués partiels » en subdivision des SN ou en DDE.

Pistes d'amélioration :

- généralisation des procédures les plus performantes mises en place par certaines CS ;
- définition précise des programmes des épreuves (cf futurs décret et arrêté relatif à la conduite des bateaux) et de types d'épreuves et de leurs modalités de déroulement (cf: sur quels bateaux faire passer les épreuves pratiques...) ;
- mise en place de jurys d'examen comprenant des professionnels rémunérés par l'administration, pour les examens des certificats professionnels, les services ne disposant pas eux-mêmes des compétences nécessaires (par exemple, de quelles compétences disposent-ils pour faire passer les examens « conduite au radar », voire les examens pour les certificats de capacité « passagers » ?) (à noter que, en application de la directive 96/50, le futur décret relatif à la conduite des bateaux crée un certificat général de capacité, des options « radar » et « zone 2 » et des attestations spéciales « passagers » et « matières dangereuses ») ;
- pour les certificats « plaisance », l'organisation matérielle des examens pourrait être confiée aux bateaux-écoles, le contrôle des épreuves étant réalisé par un corps d'examineurs rémunérés par l'administration (à l'instar de ce qui se passe pour les permis plaisance des navires de plaisance).

- *2) la formation des candidats :*

Il n'y a pas de formation obligatoire préalable à l'examen, à la différence de la conduite de véhicules automobiles : doit-elle être instaurée ?

## C) Police de la navigation

### ■ La réglementation :

Les dispositions du décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 qui définit le « règlement général de police » devront faire l'objet de modifications substantielles à relativement court terme, au minimum pour être remplacées par les dispositions du Code européen des voies de navigation intérieure adopté par la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies.

Par ailleurs, le dispositif de sanctions, administratives ou pénales, est sans doute insuffisant avec une panoplie de sanctions réduite.

## ■ L'exercice des missions de police :

Les contrôles de police portant sur la conduite des bateaux, la composition de leur équipage et leur état sont effectués par les agents assermentés des secrétariats des commissions de surveillance, des subdivisions de DDE, des services de la navigation, des services de gendarmerie ou de police.

Les missions de contrôle technique et les missions de police peuvent être exercées au plan local par les mêmes agents. Or l'absence de séparation entre ces deux missions n'est pas satisfaisante, les agents des commissions de surveillance pouvant être tantôt juge, tantôt partie pour un même bateau ou conducteur.

### • *Piste :*

Séparer les missions de délivrance des certificats et de police (suppression de l'assermentation des agents des commissions de surveillance) mais en parallèle structurer la fonction de contrôle, en interne au ministère comme en interministériel. Il est en effet indispensable de renforcer les activités de police, qui crédibilisent l'action de l'Etat en matière de sécurité. Identifier précisément les types d'agents devant assurer des fonctions de contrôle et leurs missions, intégrer cette activité dans leurs fonctions et assurer leur formation. On peut ainsi s'interroger sur le rôle que les éclusiers pourraient jouer dans cette organisation de la mission de contrôle.

## D) Délivrance des certificats de jaugeage

### ■ La situation :

Les certificats de jaugeage des bateaux sont délivrés par l'administration.

Le jaugeage a essentiellement une fonction d'ordre commercial (estimation du chargement), ainsi qu'une fonction en matière de sécurité (vérification de l'enfoncement autorisé du bateau, de la compatibilité du franc-bord résiduel et de la distance de sécurité).

Il y a 4 bureaux de jaugeage (Paris, Lille, Nancy et Strasbourg), dont la compétence se perd, les experts jaugeurs partants n'étant pas remplacés.

La méthode de jaugeage utilisée est manuelle, longue et peu précise.

Le niveau d'activité des bureaux de jaugeage est faible, compte-tenu de la baisse du nombre de bateaux de marchandises et de la durée de validité des certificats. Il y a donc de façon latente un problème de maintien de la compétence des bureaux de jaugeage.

Dans ce contexte, va se poser dans les tous prochains mois le problème de la capacité des bureaux de jaugeage à faire face au renouvellement de la plupart des carnets de jaugeage qui vont arriver à échéance en 2001. Les moyens techniques et humains des bureaux de jaugeage risquent de ne pas permettre d'assurer la totalité de ces opérations dans ce délai.

## ■ Les pistes :

### • 1) *réalisation des opérations de jaugeage par l'Etat et/ou VNF :*

- compte tenu du niveau d'activité des bureaux de jaugeage et de la difficulté pour ces derniers à conserver des experts jaugeurs, il est proposé une nouvelle organisation de cette mission : 1 seul bureau de jaugeage comptant 2 experts jaugeurs intervenant sur le territoire national, se faisant assister localement par un agent de VNF.

- automatisation de la méthode de prise de mesures avec des moyens techniques plus adaptés, pour accélérer les opérations et renforcer la précision du jaugeage : les méthodes et outils d'ores et déjà expérimentés par certaines CS seraient utilisés.

- identification des situations des certificats de jaugeage au regard de la réglementation et des mesures de renouvellement ou de prorogation à prendre : selon que les bateaux ont fait ou non l'objet de modifications de la coque, il y a renouvellement ou simple prorogation des certificats, qui ne nécessite pas un jaugeage complet du bateau mais une simple vérification sans sortie en cale sèche.

- rémunération de la délivrance ou de la prorogation du carnet de jaugeage.

### • 2) *opérations de jaugeage réalisées par des jaugeurs privés*

La réalisation des opérations de jaugeage pourrait être déléguée à des prestataires privés, agréés et contrôlés par l'administration (cf problématique du contrôle des experts ci-dessus). Cette solution est-elle réaliste, compte-tenu du faible niveau d'activité : cela constitue t'il une activité attractive pour les prestataires privés ?

## E) Immatriculation

### ■ La situation :

En application du décret n° 83-209 du 10 mars 1983, les bureaux d'immatriculation délivrent des certificats d'immatriculation accompagnés des extraits des inscriptions des droits réels existant sur le bateau ou des certificats constatant qu'il n'en existe pas.

### ■ Les pistes :

La délivrance des certificats d'immatriculation ne correspond pas à un objectif de sécurité et pourrait être disjointe des activités de délivrance des certificats de capacité et des permis de navigation.

Par contre, une autorité unique pourrait exercer les diverses activités relatives à l'enregistrement des bateaux et de gérer les divers outils y afférant :

- . identification et localisation des bateaux (VNF 2000 : identification + suivi de l'activité pour la perception des péages)
- . enregistrement des bateaux destinés au transport de marchandises (fichier des bateaux prévu dans le projet de loi «transport fluvial », en remplacement de la liste des bateaux disposant d'un arrêté d'exploitation ou d'une autorisation préalable).

VNF pourrait exercer cette mission.

Il convient de définir l'organisation la mieux adaptée à l'exercice des missions relatives à la sécurité des bateaux de navigation intérieure, selon les orientations envisagées ci-dessous.

### **A) L'organisation du réseau du contrôle technique et de sécurité des bateaux de navigation intérieure**

voir schéma

### **B) - Les services déconcentrés**

Il est proposé de modifier substantiellement l'organisation actuelle reposant sur les « commissions de surveillance »

■ suppression des commissions de surveillance : suppression des commissions en tant qu'instances décisionnelles, le Préfet et sur délégation le chef du SN, délivrant les autorisations au nom de l'Etat.

Est-il alors nécessaire de maintenir une instance consultative auprès du préfet et créée de façon réglementaire ?

On peut étudier également une modification complète du rôle des commissions de surveillance (commissions administratives des sanctions ?)

■ instauration au sein des services de la navigation d'une unité chargée de la sécurité des bateaux (subdivision, bureau), compétente uniquement en matière de délivrance des permis de navigation et des certificats de capacité de conduite.

Il est proposé de réorganiser et de rationaliser le réseau, dans un souci d'efficacité : réduction du nombre de services déconcentrés compétents (passage de 10 à 6 ?) correspondant aux grands bassins de navigation afin que chacun ait un volume d'activité significatif et puisse disposer d'une organisation et de moyens de fonctionnement suffisant. On peut envisager également un véritable fonctionnement en réseau, avec constitution de pôles de compétence spécialisés, au niveau d'un service mais intervenant au niveau du réseau (prestations techniques en matière de délivrance des certificats, pôle contrôle sub-aquatique...).

■ séparation des missions de contrôle des bateaux et de délivrance des certificats, exercées par ces unités, des missions de police, de jaugeage et d'immatriculation, dont certaines pourraient être déléguées à VNF ou à des prestataires privés.

### **fonctionnement**

- 1) moyens humains : au delà de l'aspect quantitatif qui n'est sans doute pas le plus sensible, se pose le problème de la compétence des agents des commissions de surveillance pour exercer leurs missions. Actuellement, les agents des CS ont des statuts et des expériences diverses et il n'existe pas de « vivier » ou de « filière » de recrutement sur ces postes qui traitent d'un objet particulier et requièrent une certaine compétence technique.

Par rapport aux missions et aux modalités d'exercice qui seront arrêtées, devront être précisés les métiers des agents, les qualifications nécessaires et en conséquence le dispositif de recrutement et de formation à mettre en place.

- 2) moyens juridiques : investigations sur les bateaux, connaissance des accidents ...
- 3) moyens matériels et financiers :
  - Banalisation par rapport aux crédits de fonctionnement du service et au management du service (suppression de l'article géré par la DTT/équipements informatiques/formation)
  - Création d'un fonds de concours avec participation de VNF et des Ports autonomes et d'une régie de recettes pour la perception de la rémunération des prestations des commissions de visite du Rhin.

### **C) la direction des transports terrestres**

Son rôle serait recentré sur l'élaboration des orientations politiques et de la réglementation ainsi que sur l'animation des services déconcentrés et du service technique central, la mission d'assistance technique aux services étant exercée par ce dernier.

### **D) le service technique central**

La compétence du CETMEF doit être constituée dans ce domaine. Il doit, comme dans les autres champs pour lesquels il est compétent :

- animer le réseau des services déconcentrés, sur les aspects techniques ;
- assurer la formation technique du personnel ;
- faire des propositions à la DTT et l'assister dans l'exercice de certaines de ses activités (observatoire de la navigation) ;
- bâtir les outils méthodologiques, pédagogiques et techniques destinés aux services déconcentrés.

### **E) la commission centrale de la navigation**

Il est proposé de supprimer la Commission centrale des bateaux à propulsion mécanique dont il est à noter que le rôle défini par le décret de 1934 n'est pas exercé (intervention en cas d'accident) alors qu'elle s'est vu attribuer des missions nouvelles, de façon non réglementaire.

Serait par contre créée une commission consultative placée auprès du ministre et chargée de donner des avis sur les projets de réglementation et de faire des propositions sur toutes questions relatives à la sécurité des bateaux de navigation intérieure. Elle serait composée de fonctionnaires, d'usagers et de professionnels.

# MISSIONS DE L'ETAT EN MATIERE DE SECURITE DES BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE

PROJET

## COMMISSION CENTRALE DE LA NAVIGATION INTERIEURE.

Commission consultative composée par tiers de fonctionnaires, d'usagers exploitants et de Professionnels, chantiers navals experts.

Donne des avis sur les projets de réglementation nationaux, de la CEE, de l'ONU, de la CCNR.

Propose les évolutions réglementaires qui lui semble nécessaires.

A forte composition de professionnels, oeuvre pour une sécurité optimum en prenant en compte la dimension économique des modifications réglementaires.

## DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

Définit la politique en matière de sécurité de la navigation

Elabore les textes

Anime les services déconcentrés et le CETMEF

Met en place et assure le suivi d'un observatoire de la navigation (accidentologie, statistiques)

Nomme les experts

## SERVICE TECHNIQUE CENTRAL (CETMEF)

Chargé des prescriptions techniques des bateaux, il intervient comme spécialiste auprès des services déconcentrés, il propose à la DTT des évolutions réglementaires dans les domaines techniques

Coordonne et anime les services déconcentrés dans les domaines techniques. Assure leur formation

Assiste la DTT dans la mise en place et le suivi d'un observatoire de la navigation

Expert sur les projet innovants : G.P.L., électricité, aquazole...

Instruits les candidatures des experts et sociétés de classification.

## SERVICES DECONCENTRES (Bureaux de sécurité des bateaux de navigation intérieure)

Délivrent les autorisations de naviguer.  
Instruisent, vérifient et valident les rapports des experts ou sociétés de classification.

## Rappel des études réalisées depuis 1991 concernant le fonctionnement des Commissions de surveillance

- **Décembre 1990** : le directeur des transports terrestres demande au vice-président du Conseil général des ponts et chaussées de procéder à un audit concernant le fonctionnement des commissions de surveillance, compte tenu de leurs difficultés de fonctionnement, de l'hétérogénéité des modes d'organisation de ces services et de la disparité des prestations fournies.

Deux missions ont été conduites en 1991 et 1992:

- Un audit « interne » des Commissions de surveillance pour connaître le fonctionnement, la composition, les activités des commissions et établir toutes propositions de réforme.

- Une mission « externe » complémentaire à l'audit interne, confiée à un cabinet spécialisé pour venir en aide à l'audit interne (dépouillement, analyse des questionnaires, enquêtes auprès des usagers, professionnels...) et pour faire le point sur les relations entre commissions de surveillance et les usagers ;

- **Septembre 1992** : M. Nairac, IGPC, remet son rapport. Celui-ci fait un constat des carences en moyens humains de certains services pour effectuer les missions de contrôle. Il constate l'inadaptation des textes aux missions, l'hétérogénéité des niveaux de contrôle et des formations de base des agents, l'absence d'une coordination centrale forte, le malaise croissant parmi les agents des services,...

Plusieurs solutions d'amélioration, de modification ou de transformation du système existant sont proposées, notamment :

- L'abrogation du décret de 1934 dont les dispositions ne correspondent plus à la réalité du fonctionnement des services ;

- Mise en conformité du droit par rapport aux faits : application ou non du décret de 1982 qui donne pouvoir aux préfets sur les services de la navigation ?

Il est demandé que deux autres propositions soient examinées :

- le recours à l'expertise privée. Dans ce cas, l'Etat se contente d'attester que les contrôles ont bien eu lieu, la responsabilité finale revenant à l'expert qui attestera de la conformité aux normes techniques.

- la création d'un fond de concours alimenté par le revenu des timbres fiscaux et affecté au budget des CS, contribuant à leur fonctionnement.

- **Novembre 1993-Fin 1995** : Constitution d'un comité de pilotage de la réforme, chargé de mettre en place la réforme et d'en élaborer les règles. Ce comité de pilotage est assisté d'un groupe de travail qui procède à toute étude ou enquête à la demande du comité.

La démarche de travail a consisté à recenser les tâches assumées par les services et les textes en vigueur, à faire des propositions.

Plusieurs réunions sont intervenues jusqu'à la fin de l'année 1995.

- **Octobre 1995**

Validation par la DIT d'une réforme qualifiée de « légère »



- **Elaboration d'un projet de décret en 1996** reprenant les orientations retenues par le groupe de travail :

- Intervention d'experts indépendants privés qui peuvent au même titre que les agents de l'Etat réaliser les expertises préalables à la délivrance des permis de navigation.

- Instauration d'un fond de concours pour le passage des visites techniques. Les prestations confiées aux experts privées devenaient payantes; celles effectuées par le secteur public aussi, ce qui permet de traiter les usagers sur un pied d'égalité

- L'administration reste responsable du bon déroulement des procédures et les experts restent responsables de leurs expertises ;

- Modification de l'organisation administrative :

- La commission de surveillance perd son rôle décisionnel collégial et conserve seulement un rôle consultatif.

- Intégration au service de la navigation d'une commission de sécurité ( un bureau des affaires fluviales) présidée par le chef du service de la navigation par délégation du préfet

- Création d'un Comité national des bateaux de navigation intérieure qui est chargé de donner son avis sur les dossiers qui lui soumis par le ministre. Il examine les recours formulés par les usagers ;

La solution retenue est considérée comme étant minimaliste par rapport à la solution qui consisterait à faire sous traiter par des expert privés l'ensemble des contrôles de bateaux.

Aucune suite n'a été donnée à ce projet, sans pour autant qu'il ait été officiellement décidé de clore le dossier et annoncé le report ou l'inutilité de la réforme.

## Activités et mode d'organisation des commissions de surveillance

<u>I - Contrôle des bateaux</u>	<u>Activités actuellement exercées par :</u>	<u>Nouvelle organisation</u>
<p>Contrôle technique des bateaux en cours de construction sur un chantier : bateaux à passagers, de marchandises, pousseurs, barges, automoteurs, bateaux de plaisance</p> <p>Contrôle technique des bateaux préalablement à la délivrance et au renouvellement des permis de navigation</p> <p>Opérations de contrôle des établissements flottants préalablement à la délivrance du certificat de bateau et de l'attestation de conformité aux règles de sécurité contre les risques</p> <p>Contrôle et délivrance de l'attestation de conformité aux bateaux transportant des matières dangereuses</p> <p>Délivrance des certificats de visite du Rhin (contrôle et délivrance)</p> <p>Activités administratives induites par les opérations de contrôle (délivrance des permis de navigation, certificats de bateaux, certificats communautaires ...)</p>	<p>Secrétariat de la commission de surveillance</p> <p>«</p> <p>«</p> <p>«</p> <p>Commission de visite du Rhin</p> <p>Commission de surveillance</p>	<p>Experts privés ou Experts privés + experts des centres de sécurité des bateaux</p> <p>«</p> <p>«</p> <p>«</p> <p>Commission de visite du Rhin</p> <p>Bureau de la sécurité des bateaux</p>
<p><u>II - Activités liées à la délivrance des certificats de capacité</u></p> <p>Organisation des examens pour la délivrance des certificats de capacité et contrôle des épreuves par les examinateurs</p> <p>Délivrance des certificats de capacité professionnels et des certificats de capacité plaisance</p>	<p>Antenne des commissions de surveillance en subdivisions</p> <p>Commissions de surveillance</p>	<p>Bateaux écoles (organisation des épreuves) + corps d'examinateurs rémunérés par l'administration comme pour l'administration de la mer ? (contrôle des examens)</p> <p>ou</p> <p>Organisation des épreuves au niveau des préfectures -</p> <p>bureau x de la sécurité des bateaux ou préfectures</p>

<p>. Délivrance de la patente du Rhin</p>	<p>Commission de visite des bateaux du Rhin de Strasbourg</p>	<p>Commission de visite des bateaux du Rhin de Strasbourg</p>	<p>Commission de visite des bateaux du Rhin de Strasbourg</p>
<p><b>III <u>Contrôle de police concernant les certificats de capacité et les permis de navigation</u></b></p>	<p>- Agents assermentés des commissions de surveillance et - Agents assermentés en subdivision (DDE) et agents des services de la navigation - Officiers et agents de police et de gendarmerie</p>	<p>- Agents assermentés des commissions de surveillance et - Agents assermentés en subdivision (DDE) et agents des services de la navigation - Officiers et agents de police et de gendarmerie</p>	<p>Officiers et agents de police judiciaire et de gendarmerie</p>
<p><b>IV Autres activités :</b></p> <p>. Enquêtes, instruction des dossiers « accidents »</p> <p>. Immatriculation</p> <p>. Inscription</p> <p>. Jaugeage</p> <p>. Aide à la modernisation (déchirage - Contingentement)</p> <p>. Statistiques</p>	<p>Commissions de surveillance</p> <p>Bureau d'immatriculation</p> <p>Commissions de surveillance</p> <p>Bureau du jaugeage</p> <p>Commissions de surveillance</p> <p>Commissions de surveillance</p>	<p>Bureaux des services de la navigation</p> <p>Etat et/ou VNF</p> <p>Etat et/ou VNF</p> <p>Etat et/ou VNF (un seul bureau des jaugeages)</p> <p>Avis donné par les experts privés rémunérés par VNF</p> <p>Service technique des voies navigables</p>	

## DELEGUES DES COMMISSIONS DE SURVEILLANCE

---

Chaque commission a 1 **secrétaire** et **des délégués**

Commission de surveillance	Délégués à temps complet	Délégués à temps partiel
NANCY	3	15
LILE - DOUAI	2	9
STRASBOURG	3	5
PARIS	5	20
LYON	2	40
NEVERS	1	17
TOULOUSE	-	16
NANTES	-	13
ROUEN	2	-
BORDEAUX	1	1

## NAVIGATION FLUVIALE

---

### BATEAUX DE LOISIR

---

### BATEAUX DE MARCHANDISES

Types de bateaux	Nombre
Bateaux de marchandises	1400
Coches nolisés	2000
Bateaux à passagers et péniches hôtels	350
Petits bateaux et bateaux de sport	20 000
Bateaux logement	non disponible

## Annexe 2

	Paris		Rouen		Nancy		Toulouse		Bordeaux		Nevers		Lille		Strasbourg		Lyon		Nantes		Total	
	Nb PN déli- vrés	Nb PN renou velés	Nb PN déli- vrés	Nb PN renou velés	Nb PN déli- vrés	Nb PN renou velés	Nb PN déli- vrés	Nb PN renou velés	Nb PN déli- vrés	Nb PN renou velés	Nb PN déli- vrés	Nb PN renou velés	Nb PN déli- vrés	Nb PN renou velés	Nb PN déli- vrés	Nb PN renou velés	Nb PN déli- vrés	Nb PN renou velés	Nb PN déli- vrés	Nb PN renou velés	Nb PN déli- vrés	Nb PN renou velés
<b>Automoteurs transportant jusqu'à 500 T.</b>																						
De 500 à 1500 T.		45			1		17	4	2		2			22	43			11				
Plus de 1500 T.							2							5	12			6				
														2				1				
<b>Pousseurs d'une puissance égale ou supérieure à 1000 CV</b>					2															1	3	3
<b>Bateaux destinés au transport de matières dangereuses</b>														1	2			3			1	1
<b>Bateaux de service (pontons flottants recevant des engins de levage)</b>		2							1									6				15

### STATISTIQUES 1999

●	Paris		Rouen		Nancy		Toulouse		Bordeaux		Nevers		Lille		Strasbourg		Lyon		Nantes		TOTAL	
	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	Nb PN déli- renou vrés	
<b>Bateaux à passagers</b>																						
<u>Nombre de passagers</u>																						
- 12 à 100	3	16	5		6	3	12	3	15	8	13	10	3	27	2	14	27	113				
- 100 à 250	9	18	1		2	1	6	4	2	4			4	21	1	5	11	63				
+ 250	1	15												1			1	16				
<u>Dimensions</u>																						
( - de 38,5 m de longueur)	7	26	6		8	4	18	3	19	10	13	10	3	35			115	136				
( - de 5 m de largeur)																						
( - de 70 m de longueur)	5	21															5	21				
( - de 10 m de largeur)																						
( - de 70 m de longueur ( + de 10 m de largeur)	1	2												1			1	3				

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT**  
**DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES**  
Sous - direction des voies navigables

Listes des textes concernant la police de la navigation et les prescriptions techniques des bateaux.

ANNEE	TEXTE	OBJET
1917	Loi du 5 juillet 1917	convention de Genève - Immatriculation des bateaux
1928	Loi du 28 mars 1928	pilotage des bateaux dans les eaux maritimes
1928	Décret du 17 janvier 1928	Réglementant la navigation
1929	Arrête du 28 novembre 1929	délimitation du port de Rouen
1932	Décret du 6 février 1932	Règlement général de police
1934	Décret du 17 avril 1934	Portant règlement d'administration publique et réglementant le service des bateaux et engins stationnaires
1938	Arrête du 1 <sup>er</sup> octobre 1938	certificats de capacité fluvio maritime
1954	décret n° 54 - 669 du 11 juin 1954	pilotage des bateaux
1956	Décret 56-1033 du 13 octobre 1956	code domaine public fluvial
1959	décret n° 59 - 951 du 31 juillet 1959	limite inscription maritime dans les estuaires
1965	convention de Genève	immatriculation
1966	Loi 66 - 962 du 26 décembre 1966	Infraction délit de fuite
1966	Arrête du 20 mai 1966	bruit
1968	Décret 68-255 du 13 mars 1968	abordage
1969	Décret n° 690 - 515 du 19 mai 1969	pilotage des bateaux
1970	Décret 70 - 207 du 9 mars 1970	pilotage des bateaux
1970	Décret 70-801 du 27 Août 1970	Inscriptions et marques extérieures
1970	Décret 70-809 du 2 septembre 1970	Sécurité des bateaux à passagers
1970	Arrête du 15 septembre 1970	Sécurité des bateaux à passagers
1971	Décret 71 - 912 du 28 octobre 1971	Agrément des bateaux
1971	Arrête du 28 octobre 1971	Sécurité des bateaux et engins de plaisance
1972	Loi n° 72-1202 du 23 décembre 1962	Infractions
1973	Décret n° 73-151 du 9 février 1973	Contraventions
1973	Décret n° 73-912 du 21 septembre 1973	Règlement général de police
1973	Arrête du 17 octobre 1973	Sécurité des bateaux et engins de plaisance
1974	Arrête du 12 juillet 1974	Sécurité des bateaux à passagers
1974	Arrête du 23 août 1974	Récupération des huiles usées
1975	Arrête du 28 février 1975	Sécurité des bateaux à passagers sans moteur
1975	Arrête du 16 Avril 1975	avertisseurs sonores
1975	Décret 75-661 du 21 juillet 1975	jaugeage
1975	Arrête du 22 décembre 1975	Dispositif de sécurité
1976	Directive Européenne 20 janvier 1976	certificats de bateaux
1976	Décret 76-359 du 16 avril 1976	jaugeage
1976	Arrête du 27 septembre 1976	attestations de navigabilité
1976	Arrête du 4 août 1976	jaugeage
1978	Arrête du 8 mars 1978	attestations de navigabilité
1980	Arrête du 9 mai 1980	sécurité des bateaux à passagers
1983	Décret 83-209 du 10 mars 1983	territorialité
1985	Arrête du 28 février 1985	transport de matières dangereuses
1987	Arrête du 23 novembre 1987	division 224 sécurité des navires
1988	Arrête du 17 mars 1988	certificats communautaires



1988	Arrêté du 7 mars 1988	
1988	Décret 88-228 du 7 mars 1988	certificats communautaires
1989	Décret 89-422 du 27 juin 1989	certificats communautaires
1990	Décret 90 - 43 du 9 janvier 1990	publicité
1990	Arrêté du 9 janvier 1990	sécurité des établissements flottant
1991	Arrêté du 27 mars 1991	sécurité des établissements flottants
1991	Directive du 16 décembre 1991	expertises et contrôles des bateaux
1991	Décret 91-731 du 23 juillet 1991	conduite des bateaux
1992	Arrêté du 25 septembre 1992	conduite des bateaux
1992	Arrêté du 26 octobre 1992	Inscriptions et marques extérieures
1992	Arrêté du 3 juillet 1992	conditions de délivrance des labels
1992	Décret 92-507 du 5 juin 1992	certificats de capacité
1992	Arrêté du 28 juillet 1992	Attestation de capacité professionnelle
1993	Arrêté du 28 avril 1993	Attestation de capacité
1994	Directive 16 juin 1994	certificats de capacité
1995	Décret 95-603 du 6 mai 1995	marquage CE des bateaux
1995	Arrêté du 9 octobre 1995	certificats de capacité
1997	Arrêté du 14 février 1997	certificats de capacité
1998	Arrêté du 19 mars 1998	inscription maritime
1998	Arrêté du 11 mars 1998	équipement de sécurité
1998	Arrêté du 13 juillet 1998	agent de sécurité
		équipage des bateaux

Ces textes sont disponibles sur le répertoire de JP SAUNIER.

Fichier : liste de texte le 22/11/199 JP SAUNIER

**7. DÉCRET N° 87-815 DU 5 OCTOBRE 1987**  
**relatif au contrôle technique et de sécurité de l'Etat**  
**sur les remontées mécaniques**

NOR : TRST8700290D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports,

Vu la loi n° 78-12 du 4 janvier 1978 relative à la responsabilité et à l'assurance dans le domaine de la construction, notamment ses articles 8 et 11 ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs, notamment son article 9 ;

Vu la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 modifiée relative au développement et à la protection de la montagne, notamment ses articles 43 et 50 ;

Vu le décret du 22 mars 1942 modifié portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

**Article 1<sup>er</sup>**

Les dispositions du présent décret s'appliquent aux remontées mécaniques définies à l'article 43 de la loi du 9 janvier 1985 susvisée.

**Article 2**

La réglementation technique et de sécurité applicable aux remontées mécaniques est définie par arrêté du ministre chargé des transports.

**Article 3**

Les constructeurs, maîtres d'œuvre, maîtres d'ouvrage et exploitants sont tenus, chacun en ce qui le concerne, de s'assurer que les installations ou équipements sont établis, maintenus, exploités et entretenus en conformité avec les dispositions de la réglementation technique et de sécurité en vigueur.

**Article 4**

Le maître d'ouvrage a l'obligation de désigner un maître d'œuvre unique, responsable de la conception et de la réalisation du projet en conformité avec les règlements en vigueur et les règles de l'art. Le maître d'œuvre doit s'adjoindre des spécialistes pour les domaines ou les fonctions pour lesquels sa compétence propre ou ses moyens sont insuffisants.

La liste des intervenants à la maîtrise d'œuvre, la répartition des fonctions et des tâches et la justification des compétences respectives notamment par l'indication des références sont soumises au service du contrôle de l'Etat, qui peut récuser les compétences qu'il estime insuffisamment établies.

### Article 8

Les installations font l'objet de visites par les agents chargés du contrôle de l'Etat. Ces visites ont pour but notamment :

- 1° De vérifier si les prescriptions réglementaires sont observées ;
  - 2° De s'assurer que les vérifications, visites et essais prévus par la réglementation technique ont été effectués ;
  - 3° D'effectuer toutes investigations nécessaires à la recherche de la sécurité ;
  - 4° D'effectuer toute enquête administrative consécutive aux accidents ou incidents.
- Au cours de ces visites, les agents du contrôle ont un libre accès à toutes les installations.

### Article 9

Après la mise en exploitation, le commissaire de la République peut demander au maître d'ouvrage ou à l'exploitant de remédier à tout défaut ou insuffisance de l'installation ou de l'exploitation vis-à-vis de la sécurité.

Il peut, en outre, interrompre à tout moment, par décision motivée, l'exploitation d'une remontée mécanique si la sécurité lui paraît compromise ou si l'exploitant ne se conforme pas aux prescriptions de l'autorisation d'exploiter ou aux règles techniques et de sécurité en vigueur. Sauf cas d'urgence, cette interruption n'est prononcée qu'après mise en demeure infructueuse, l'exploitant entendu. Le commissaire de la République notifie sa décision à l'exploitant par lettre recommandée avec demande d'avis de réception postal ou par inscription au registre d'exploitation de l'appareil et en informe l'autorité organisatrice.

Le commissaire de la République autorise la reprise de l'exploitation dès que les conditions de sécurité sont rétablies et notifie sa décision dans les conditions prévues à l'alinéa ci-dessus.

### Article 10

A la demande de leur propriétaire, les remontées mécaniques non ouvertes au public sont soumises au contrôle défini par le présent décret.

### Article 11

Les dispositions du décret du 11 décembre 1940 portant organisation du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer et les transports par route et par eau dans la métropole et le décret n° 81-322 du 7 avril 1981 relatif au contrôle, à la police, à la sûreté et à l'exploitation des transports publics d'intérêt local et des transports par chemin de fer funiculaire, téléphérique, remonte-pente ou tout autre engin utilisant des câbles porteurs ou tracteurs sont abrogées en ce qu'elles concernent les remontées mécaniques.

### Article 12

Le ministre de l'intérieur, le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales, et le ministre

Les missions confiées au maître d'œuvre comprennent obligatoirement :

- a) La vérification de l'adaptation du projet au terrain ;
- b) La vérification de la cohérence générale de la conception du projet et la vérification de son dimensionnement général ;
- c) La vérification de la conformité du projet à la réglementation technique et de sécurité et aux règles de l'art ;
- d) La présentation du projet d'exécution ;
- e) La direction des travaux ;
- f) La surveillance des travaux et le contrôle de la conformité de l'exécution au projet adopté ;
- g) Les essais et réception des matériaux, des parties constitutives de l'installation et de l'installation elle-même ;
- h) La tenue d'un carnet de chantier relatant les incidents survenus en cours de chantier ;
- i) La production ou la présentation d'un dossier de récolement des installations réalisées.

### Article 5

Les fondations, ancrages et superstructures des remontées mécaniques, à l'exception des téléskis et à l'exclusion des parties mobiles ou sujettes à l'usure, sont soumis à un contrôle technique portant sur leur conception et leur exécution.

Ce contrôle est exercé par un contrôleur technique choisi par le maître d'ouvrage parmi les contrôleurs techniques agréés prévus par la loi du 4 janvier 1978 susvisée.

### Article 6

Le contrôle technique et de sécurité de l'Etat sur les remontées mécaniques prévu à l'article 50 de la loi susvisée du 9 janvier 1985 porte notamment :

- sur leur construction et leur mise en exploitation ;
- sur leur conformité à la réglementation technique et de sécurité en vigueur ;
- sur l'exploitation, les règlements d'exploitation et de police ;
- sur les accidents et incidents d'exploitation.

### Article 7

Dans chaque département, le contrôle de l'Etat sur les remontées mécaniques est exercé par le commissaire de la République.

Lorsqu'une remontée mécanique dépasse les limites territoriales d'un département, le ministre chargé des transports désigne le commissaire de la République chargé de coordonner l'action des services du contrôle.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise, en tant que de besoin, les modalités d'application de cet article.

délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 5 octobre 1987.

JACQUES CHIRAC

Par le Premier ministre :

*Le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement,  
du logement, de l'aménagement du territoire  
et des transports, chargé des transports,*  
JACQUES DOUFFIAGUES

*Le ministre de l'intérieur,*  
CHARLES PASQUA

*Le ministre de l'équipement, du logement,  
de l'aménagement du territoire et des transports,*  
PIERRE MÉHAIGNERIE

*Le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur,  
chargé des collectivités locales,*  
YVES GALLAND

## **8. CIRCULAIRE N° 89-39 DU 6 JUILLET 1989 relative au contrôle technique et de sécurité de l'Etat sur les appareils de remontées mécaniques**

NOR : EQUIT8910050C

*Le ministre de l'équipement, du logement, des transports  
et de la mer à Messieurs les préfets.*

La présente circulaire a pour objet de préciser les modalités d'application du décret n° 87-815 du 5 octobre 1987 relatif au contrôle technique et de sécurité de l'Etat sur les remontées mécaniques.

Il me paraît utile de rappeler en préambule les textes applicables en matière de sécurité, de contrôle et d'autorisations des remontées mécaniques :

- loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs, applicable dans les conditions prévues aux articles 44 et 45 de la loi suivante ;
- loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 modifiée relative au développement et à la protection de la montagne ;
- décret n° 87-815 du 5 octobre 1987 relatif au contrôle technique et de sécurité de l'Etat sur les remontées mécaniques, en application duquel ont été pris :
  - l'arrêté du 17 novembre 1987 relatif à la réglementation technique et de sécurité des remontées mécaniques ;
  - l'arrêté du 18 avril 1989 relatif à la qualité des réalisations et aux conditions d'exercice de la maîtrise d'œuvre dans les remontées mécaniques ;
  - l'arrêté et la circulaire n° 89-30 du 17 mai 1989 relatifs à la réglementation technique et de sécurité des téléphériques à voyageurs ;
- décret n° 88-635 du 6 mai 1988 modifiant le code de l'urbanisme et relatif aux autorisations des remontées mécaniques et d'aménagement des pistes de ski alpin, commenté par :
  - la circulaire n° 88-63 du 25 juillet 1988 ayant le même objet ;
- décrets n° 89-162 et n° 89-163 et arrêté du 9 mars 1989 relatifs aux frais de contrôle.

### **1. Généralités**

#### **1.1. Domaine d'application**

Le décret du 5 octobre 1987 est applicable à l'ensemble des remontées mécaniques telles qu'elles sont définies par l'article 43 de la loi du 9 janvier 1985.

- procéder à l'analyse technique et administrative des dossiers qui lui sont soumis ;
- apprécier, lors de visites, la sécurité des installations notamment au regard des règles techniques et de sécurité en vigueur ;
- intervenir lorsqu'il estime que la sécurité est compromise.

Le décret du 5 octobre 1987 insiste, dans son article 3, sur la responsabilité de chacun des intervenants en ce qui concerne la sécurité des installations. L'exercice plein et entier de leur responsabilité constitue le plus sûr garant de la sécurité des appareils. En conséquence, l'exercice de sa mission par le service du contrôle ne doit, en aucune façon, les conduire à se croire déchargés d'une part de leur responsabilité.

C'est dans le respect de ce principe que réside la principale difficulté de l'accomplissement de sa mission pour le service du contrôle. En cas de défaillance d'un de ces intervenants, il doit provoquer ou prendre les mesures qui s'imposent en application du code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 480-2 et suivants (arrêt des travaux sous peine d'avis défavorable à la demande de mise en exploitation, arrêt de l'exploitation...). Il ne lui appartient pas de proposer des solutions, mais de juger celles qui lui sont proposées.

Vous trouverez dans la suite de cette circulaire, les principales recommandations nécessaires à l'accomplissement de la mission du contrôle de l'Etat.

### 1.3. Organisation du contrôle

En vertu de l'article 7 du décret du 5 octobre 1987, vous êtes chargés d'exercer le contrôle de l'Etat sur les remontées mécaniques dans votre département.

Vous continuerez à vous appuyer sur les directions départementales de l'équipement pour l'accomplissement de votre mission.

Toutefois, certaines missions du service du contrôle dépassent le strict cadre des remontées mécaniques du département. C'est notamment le cas des missions qui résultent des articles 4, 5 et 6 de l'arrêté du 18 avril 1989 en tant qu'elles concernent le contrôle d'un processus industriel visant à assurer la qualité de tout ou partie de la production d'un constructeur.

Pour celles-ci, il convient de coordonner l'action des différents services du contrôle. C'est le rôle dévolu au service technique des remontées mécaniques. De nouvelles instructions, mettant la circulaire n° 79-56 du 14 juin 1979 en conformité avec la nouvelle réglementation, vous seront envoyées prochainement.

### 2. Le contrôle avant autorisation de mise en exploitation

Les procédures d'instruction des demandes d'autorisation d'exécution des travaux et de mise en exploitation prévues par la loi du 9 janvier 1985 constituent le cadre de l'intervention du service du contrôle avant la mise en exploitation des appareils.

La nouvelle procédure d'autorisation d'exécution des travaux permet de faciliter, en règle générale, la délivrance de cette autorisation. Il ne saurait être toléré que des travaux soient entrepris avant qu'ils n'aient été

La présente circulaire ne concerne que les remontées mécaniques soumises aux procédures d'autorisations prévues par l'article 49 de cette loi et explicitées par le décret du 6 mai 1988, c'est-à-dire les remontées mécaniques qui assurent un transport public de personnes soit uniquement touristique ou sportif, soit en dehors d'un périmètre de transports urbains.

L'application du décret du 5 octobre 1987 aux autres remontées mécaniques fera, en tant que de besoin, l'objet d'instructions ultérieures, de même que les questions ayant trait à la sécurité du personnel.

### 1.2. La mission de contrôle de l'Etat

Le rôle de l'Etat en ce qui concerne la sécurité des transports publics est défini par l'article 9 de la loi du 30 décembre 1982.

Cet article, applicable aux remontées mécaniques, dispose que :

- l'Etat définit les règles de sécurité et de contrôle technique applicables aux transports ; c'est ce qui a été fait par le décret du 5 octobre 1987 et par l'arrêté du 17 novembre 1987 pour ce qui concerne les téléskis et les téléphériques ainsi que par les arrêtés du 18 avril 1989 et du 17 mai 1989 ;
- l'Etat veille à la mise en œuvre de cette réglementation et en contrôle l'application ; c'est la mission du service du contrôle dont les grandes lignes sont fixées par le décret du 5 octobre 1987 et dont le décret du 6 mai 1988 a fixé le cadre pour ce qui concerne la construction et la mise en exploitation des appareils.

Les services de contrôle ne doivent, bien entendu, pas s'astreindre à refaire systématiquement, en détail, l'ensemble des calculs et vérifications qui incombent aux autres intervenants.

Mais ils ne sauraient non plus se contenter d'un contrôle administratif et purement formel de la conformité apparente des dossiers d'autorisation de construire et d'exploiter aux dispositions des articles R. 445-2 et R. 445-7 du code de l'urbanisme.

Dans son principe, leur mission consiste en effet à s'assurer que l'ensemble du dispositif prévu est bien mis en place, et qu'il fonctionne ensuite sans faille. Ils ne peuvent le faire sans vérifier que l'ensemble des intervenants sont compétents, qu'ils accomplissent effectivement les missions qui leur sont assignées et, s'il y a lieu, que les hypothèses qu'ils prennent en compte et les méthodes de calcul qu'ils utilisent sont acceptables.

Il est clair qu'ainsi comprise cette mission ne peut se concevoir sans une appréhension globale des projets au plan technique, et une bonne connaissance de la nature des risques qu'ils peuvent comporter et qu'il s'agit de prévenir.

Le service du contrôle doit donc :

- contrôler le respect des procédures réglementaires qui s'imposent à tous les intervenants à la construction et à l'exploitation des appareils ;
- s'assurer des conditions dans lesquelles les différents intervenants remplissent leurs missions ;

Les demandes de dérogations présentées seront immédiatement inscrites si elles sont convenablement justifiées ; dans le cas contraire elles devront faire l'objet d'une demande de renseignements complémentaires conformément à l'article R. 445-3, quatrième alinéa du code de l'urbanisme. Si l'examen du dossier fait apparaître que le projet s'écarte de la réglementation sans que le maître d'œuvre ait formulé une demande de dérogation, vous pouvez, suivant la nature et l'importance de cet écart :

- soit instruire d'office la dérogation, s'il vous apparaît qu'elle entre dans le domaine courant ;
- soit inviter le pétitionnaire à compléter le dossier par une demande de dérogation dûment justifiée ;
- soit émettre un avis défavorable pour ce motif.

Je vous rappelle que vous devez, dans tous les cas, instruire le dossier et émettre votre avis dans le délai qui vous est imparti. Si, exceptionnellement, l'instruction d'une ou de plusieurs dérogations n'a pu être menée à bien dans ce délai, vous devez émettre un avis défavorable fondé sur l'absence de cette dérogation (éventuellement parmi d'autres motifs).

Toutefois, si le refus d'accorder cette dérogation ne compromettrait pas l'économie générale d'un projet par ailleurs recevable, vous pourriez émettre un avis favorable sous réserve, conformément à l'article R. 445-3, troisième alinéa, du code de l'urbanisme, que le projet soit modifié pour supprimer l'objet de la dérogation, étant entendu que celle-ci pourrait par la suite justifier une décision modificative.

J'attire votre attention sur l'obligation d'effectuer, dans tous les cas, une instruction complète du dossier et de faire figurer dans votre avis, s'il y a lieu, tous les motifs de rejet de la demande. En effet, vous ne pourriez opposer, à une demande corrigée pour tenir compte d'un premier rejet, des motifs de refus qui n'auraient pas été exprimés lors de la première instruction de la demande. Ce risque et cette obligation peuvent être évités si, informé de votre décision, le pétitionnaire retire son dossier de demande.

Afin d'être en mesure de remplir les missions qui lui sont confiées, notamment par l'arrêté du 18 avril 1989, le service du contrôle s'assurera, pour les appareils autres que les téléskis, que l'échéancier présenté porte notamment sur la désignation des divers intervenants, la présentation des principales justifications et les étapes de réalisation.

La délivrance de votre avis sur la demande d'autorisation d'exécution des travaux doit être l'occasion de rappeler au maître d'ouvrage la nécessité du dialogue visé en introduction de ce paragraphe et d'arrêter les prescriptions que vous jugez utiles en application de l'article R. 445-3 du code de l'urbanisme.

## 2.2. Contrôle des conditions prévues pour l'exercice de la maîtrise d'œuvre

L'article 4 du décret du 5 octobre 1987 dispose que le maître d'ouvrage a l'obligation de désigner un maître d'œuvre unique responsable de la conception et de la réalisation du projet en conformité avec les règlements en vigueur et les règles de l'art, et ajoute que le maître d'œuvre doit s'adjoindre des spécialistes pour les domaines ou les fonctions pour lesquelles sa compétence propre ou ses moyens sont insuffisants.

En conséquence, dans tous les cas où vous seriez informé que des travaux ont été engagés sans autorisation, il vous appartient de faire immédiatement application de l'article L. 480-2, 9<sup>e</sup> alinéa du code de l'urbanisme.

L'ensemble des descriptions et justifications techniques de l'appareil est récapitulé dans le dossier d'autorisation de mise en exploitation. Mais pour éviter toute difficulté pouvant aller jusqu'au refus de l'autorisation de mise en exploitation, il est essentiel, pour le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et le constructeur, qu'un dialogue régulier s'instaure entre tous les intervenants et le service du contrôle, afin d'éviter que des dispositions particulières qui pourraient ne pas recevoir son accord ne soient mises en œuvre ; c'est notamment le cas pour ce qui concerne la fabrication des composants de sécurité et de haute sécurité (voir paragraphe 2.3 ci-après).

Vous devrez donc attirer l'attention du maître d'ouvrage sur ce point et faciliter ce dialogue autant que faire se peut, mais pour respecter l'esprit des procédures et les responsabilités de chacun, il appartiendra particulièrement au maître d'œuvre de prendre l'initiative d'organiser ce dialogue.

### 2.1. Examen du dossier de demande d'autorisation d'exécution des travaux

L'ensemble du dossier défini au 1<sup>er</sup> alinéa (paragraphe a à j) de l'article R. 445-2 du code de l'urbanisme est transmis au service du contrôle, qui examine et apprécie :

- les conditions prévues pour l'exercice de la maîtrise d'œuvre (voir paragraphe 2.2 ci-après) ;
- les risques naturels auxquels l'installation et ses ouvrages peuvent être exposés ;
- l'adaptation du type d'appareil aux contraintes de l'environnement naturel ou urbain du point de vue de la sécurité ;
- la validité, au regard des normes et règlements, des dispositions constructives de base, et notamment la cohérence des principaux éléments et des principales caractéristiques de l'appareil : vitesse, débit, diamètre des câbles, puissance motrice ;
- les hypothèses, les méthodes de calcul et les résultats de la note de calcul ;
- la pente maximale de la piste de montée pour les téléskis, celle du câble pour les télésièges et télécabines, la possibilité d'aménager une aire d'arrivée ou de débarquement correcte compte tenu de la topographie des lieux, la hauteur de survol, notamment aux abords des stations de télésièges ;
- les dispositions de principe prévues pour l'évacuation et le sauvetage des usagers, compte tenu notamment de la nature du terrain survolé et, pour les installations comportant des véhicules ouverts, de l'altitude.

Le service du contrôle s'assure que les pièces techniques du dossier sont signées par leurs auteurs et visées par le maître d'œuvre.

L'article 9 de l'arrêté du 18 avril 1989 a précisé les missions minimales que devait assurer lui-même le maître d'œuvre.

Le service du contrôle devra donc vérifier que la répartition des fonctions et des tâches techniques entre le maître d'œuvre et les spécialistes dont il s'entoure est conforme à cet arrêté.

Il vérifiera également que les missions et responsabilités dévolues au maître d'œuvre sont assumées personnellement par un ingénieur, nommé, désigné, justifiant des pouvoirs nécessaires pour remplir sa mission et une expérience particulière dans le domaine des appareils de transport par câble. Tous les visas et signatures requis du maître d'œuvre doivent être délivrés par cet ingénieur. L'expérience de celui-ci pourra avoir été requise, par exemple, dans un cabinet d'ingénieur-conseil ou une administration, ou bien au service d'un constructeur ou d'un exploitant important.

Toutes indications à cet égard, notamment l'ancienneté dans cette expérience et les fonctions exercées, devront figurer dans le mémoire visé à l'article R. 445-2 du code de l'urbanisme.

Les personnes ne répondant pas à ces conditions ou présentant des références insuffisantes seront refusées.

Il vérifiera de même la compétence des spécialistes au vu des références qui lui seront apportées.

L'expérience collective des services du contrôle doit constituer une source précieuse d'informations pour permettre de juger de la compétence. En conséquence, je vous invite à me tenir informé de toutes les expériences négatives qui pourraient être les vôtres vis-à-vis des maîtres d'œuvre ou des spécialistes afin que je puisse en informer l'ensemble des services.

### 2.3. *Suivi de la construction*

Après la délivrance de l'autorisation d'exécution des travaux et avant la remise du dossier de demande de mise en exploitation, le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre doivent soumettre au service du contrôle un certain nombre de pièces au fur et à mesure du déroulement des différentes phases des travaux :

- désignation du contrôleur technique sur le génie civil proposé par le maître d'ouvrage, et dont la mission est précisée par les articles R. 111-40 et R. 111-41 du code de la construction ;
- références de l'organisme certificateur du système ou du plan qualifié proposé par le constructeur ;
- plan qualité lorsqu'il est fait application par le ou les constructeurs de l'article 5 de l'arrêté du 18 avril 1989 ;
- références du contrôleur technique indépendant lorsque le maître d'œuvre n'assure pas lui-même le contrôle de la conception, ou lorsque le maître d'œuvre est le constructeur ou fait fonction d'entrepreneur ;
- vérification de la conception par le contrôleur technique indépendant dans les cas visés ci-dessus ;
- modalités de la « visite VO ».

Le service du contrôle examine les pièces qui lui sont soumises et fait part de son accord ou de ses observations dans les meilleurs délais.

Si le service du contrôle constate que ces dispositions ne sont pas remplies ou que les prescriptions imposées lors de la délivrance de l'autorisation d'exécution des travaux ne sont pas respectées, il informera le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre qu'une continuation des travaux dans ces conditions entraînerait un avis défavorable du service du contrôle au niveau de la demande d'autorisation de mise en exploitation.

Pour l'application de l'arrêté du 18 avril 1989, il est indispensable que le service du contrôle dispose de la liste des composants de haute sécurité et de sécurité et de son étude justificative avant tout début de réalisation, car leur présentation tardive, après la mise en fabrication des composants, comporte des risques évidents au niveau de l'autorisation de mise en exploitation, en cas de désaccord du service du contrôle sur le contenu de cette liste ou son étude justificative. Le service du contrôle devra donc attirer l'attention du maître d'œuvre sur ce point.

### 2.4. *L'autorisation de mise en exploitation*

La délivrance de l'avis du service du contrôle sur la mise en exploitation de l'appareil est précédée de deux interventions du service du contrôle : l'examen et l'instruction du dossier de demande d'autorisation d'une part, les essais et visite d'inspection d'autre part. Ces dispositions sont valables aussi bien pour une autorisation provisoire que pour une autorisation définitive.

#### 2.4.1. Examen du dossier de demande d'autorisation de mise en exploitation.

Ce dossier rassemble tous les éléments soumis au service du contrôle au fur et à mesure de la réalisation, et les complète par les plans et notes nécessaires pour répondre aux exigences de l'article R. 445-7 du code de l'urbanisme.

Il contient les attestations et justifications exigées du maître d'œuvre, celles du contrôleur technique sur le génie civil prévu par l'article 5 du décret du 5 octobre 1987 et celles du ou des contrôleurs techniques indépendants dans les cas prévus par les articles 5, 6 et 10 de l'arrêté du 18 avril 1989 ainsi que le programme des essais de l'installation. Chaque contrôleur technique doit produire un avis de synthèse rappelant la nature et l'étendue de sa mission et résolvant ses conclusions.

Il contient également le dossier de récolement, qui doit comporter notamment :

- en matière de génie civil : les plans des ouvrages métalliques, les plans de coffrage, les plans de ferrailage, les notes de calcul, par ouvrage, et certifiées conformes à l'exécution par le maître d'œuvre, les conclusions de l'étude géotechnique, les procès-verbaux de réception des fouilles, des ferrailages et de contrôle des bétons ;
- la liste des éléments soumis à avis S.T.R.M. et leurs références ;
- le profil en long définitif et la note de calcul associée, y compris la justification du freinage et de l'adhérence ;

- la justification de la mise en œuvre d'une procédure d'assurance qualité conforme aux dispositions de l'arrêté du 18 avril 1989 pour les composants pour lesquels cette procédure est requise ;
- la justification par le calcul ou par les comptes rendus d'essais, de la résistance à la fatigue des éléments pour lesquels cette justification est requise ;
- les procès-verbaux des essais et les procès-verbaux de visite des câbles ;
- l'attestation du constructeur de l'exécution de la visite VO et la liste des éléments concernés ;
- la relation des événements significatives et des incidents du déroulement du chantier.

Le service du contrôle s'assurera que le dossier de récolement est complet et cohérent et que toutes les pièces ont été visées par le maître d'œuvre.

Le dossier de demande d'autorisations de mise en exploitation comporte également le plan de sauvetage des usagers. Le service du contrôle s'assurera qu'il précise bien les conditions dans lesquelles les moyens en personnel et en matériel extérieurs à l'exploitation sont mis en œuvre en cas de nécessité.

Ce dossier contient enfin les règlements d'exploitation et de police particuliers. Le service du contrôle vérifiera leur bonne adaptation à l'appareil et aux règlements-types existants.

S'il n'a pu le faire antérieurement, le service du contrôle recueillera l'avis du S.T.R.M. dans les cas et dans les conditions prévues par les textes en vigueur.

#### 2.4.2. Essais et visite d'inspection.

Le service du contrôle peut demander, s'il l'estime nécessaire, que le programme des essais figurant au dossier de demande d'autorisation de mise en exploitation soit modifié ou complété. Les essais sont effectués en sa présence sous la direction du maître d'œuvre.

La visite d'inspection du service du contrôle doit lui permettre de s'assurer que les dispositions apparentes de l'installation sont conformes aux instructions techniques en vigueur et aux règles de l'art. Elle fait l'objet d'un compte rendu.

#### 2.4.3. Délivrance de l'avis sur la demande d'autorisation de mise en exploitation.

Cette procédure a été explicitée dans la circulaire du 25 juillet 1988 et il n'est pas nécessaire d'y revenir longuement.

Le délai formel d'instruction de la demande d'autorisation de mise en exploitation pourra, dans de nombreux cas, être très court si, au fur et à mesure de la réalisation, tous les plans et documents définissant et justifiant l'installation ont été soumis au service du contrôle, et s'il a été convenablement associé aux mesures et essais.

La présentation en fin de travaux d'un dossier insuffisant ou mal documenté ne peut que vous amener à demander des justifications complémentaires ou à émettre un avis défavorable à la mise en exploitation.

### 3. Le contrôle des appareils après leur mise en exploitation

Si le contrôle de l'Etat avant la mise en exploitation des appareils est une tâche importante vis-à-vis de la sécurité et a nécessité un long développement en regard aux nouvelles procédures d'autorisation, le contrôle de l'Etat, après la mise en exploitation des appareils, nécessite ici moins de précisions puisqu'il est maintenant bien connu des services de contrôle. Il demeure toutefois à mon sens une tâche essentielle, d'autant que si au niveau de la construction des appareils le principe du double regard constructeur-maître d'œuvre et le recours aux contrôleurs techniques constituent une garantie de qualité en dehors de l'action propre du service du contrôle, après la mise en exploitation des appareils l'exploitant et le service du contrôle demeurent les seuls intervenants systématiques. Le rôle de ce dernier est donc essentiel.

Il doit donc s'assurer que toutes les mesures sont prises pour maintenir à un niveau satisfaisant la sécurité des appareils en service.

Cela se traduit par des visites périodiques des appareils en fonctionnement ou hors fonctionnement, un suivi des mises en conformité, des enquêtes techniques et recensements, des instructions d'accidents et d'incidents.

#### 3.1. Contrôle des appareils en fonctionnement

Le service du contrôle s'assure notamment, au cours de visites effectuées durant l'ouverture des installations au public :

- que les dispositions du règlement d'exploitation particulier sont respectées, et que les consignes du personnel sont disponibles et connues de ceux qui ont à les appliquer ;
- que le personnel en place est bien inscrit sur le registre d'exploitation ;
- que les installations sont maintenues conformes aux règlements techniques en vigueur ;
- que les pistes de montée des téléskis et les aires d'embarquement et de débarquement, et plus généralement toutes les parties accessibles aux usagers, sont convenablement entretenues ;
- qu'il a bien été donné suite aux éventuelles observations faites lors d'une précédente visite.

Le nombre de ces visites en cours d'exploitation peut être réduit mais leur préparation doit être soignée pour en accroître l'efficacité.

Lors de chaque visite, l'agent du service du contrôle doit se faire présenter le registre d'exploitation et le viser.

Le service du contrôle établit un compte rendu de chaque visite.

#### 3.2. Contrôle des appareils hors fonctionnement

Le service du contrôle s'assure que les essais et visites périodiques sont bien effectués par le personnel compétent et que les procès-verbaux d'essais et de vérifications lui sont bien remis au fur et à mesure du déroulement de ces opérations (art. 6-6282 du règlement des téléphériques du 17 mai 1989).



Il doit prendre les dispositions nécessaires pour se mettre en mesure d'assister systématiquement aux visites annuelles V 1 de tous les téléphériques, ou du moins aux plus importantes des opérations qu'elles comportent, et notamment aux essais en charge ainsi qu'à la vérification du réglage des freins et du fonctionnement des dispositifs de sécurité.

Il doit pour cela demander à tous les exploitants de l'informer de la date prévue pour les opérations en question au moins quinze jours à l'avance pour qu'il puisse y renvoyer un représentant et peut demander le report de la date des essais dans une limite de quinze jours (cf. art. 6-6282 susvisé). Indépendamment du rapport général que l'exploitant est tenu d'établir, mais dont la rédaction peut nécessiter un certain délai, il est très souhaitable que le service du contrôle rédige sur-le-champ un compte rendu sommaire. En fonction des constatations faites, le service du contrôle indique à l'exploitant les mesures éventuellement à prendre et en vérifie l'exécution.

Le service du contrôle s'assure dans les mêmes conditions, sans pouvoir toutefois assister à l'ensemble des opérations qu'elles impliquent, de la bonne exécution des visites V 2 et V 3. Il veille à ce que l'exploitant lui remette, outre les comptes rendus d'essais non destructifs auxquels il doit faire procéder, des comptes rendus détaillés et signés des agents concernés, des opérations auxquelles il aura fait procéder par son propre personnel.

Le service du contrôle informe d'autre part chaque exploitant concerné des vérifications exceptionnelles auxquelles il peut être jugé nécessaire de soumettre certains types ou certaines catégories d'appareils et s'assure que celles-ci sont bien effectuées dans les conditions prescrites par des personnes ou organismes compétents. Il se fait communiquer les rapports correspondants et, s'il y a lieu, s'assure que les réparations ou modifications qui apparaîtraient nécessaires sont bien exécutées. Suivant la nature, le nombre et l'importance pour la sécurité des éléments concernés, ces vérifications doivent être plus ou moins exhaustives et approfondies.

### 3.3. Suivi des mises en conformité

L'évolution de la réglementation et le suivi du parc des remontées mécaniques entraînent régulièrement la parution de prescriptions particulières (mises en conformité, enquêtes, recensements). Il appartient au service du contrôle de veiller à ce que la mise en conformité des appareils se fasse dans le respect des règles établies.

### 3.4. Modifications des installations

Ainsi que l'a précisé la circulaire du 25 juillet 1988, les modifications qui remettent en cause les fondements de l'autorisation initiale d'exécution des travaux doivent faire l'objet d'une nouvelle autorisation. Les autres modifications ne font l'objet que d'une nouvelle autorisation de mise en exploitation.

### 3.5. Accidents et incidents

Le service de contrôle assure l'instruction des accidents ou incidents dans le cadre des textes réglementaires en vigueur (circulaire ministérielle du 7 janvier 1963, dépêche ministérielle du 11 décembre 1971, circulaire

du 14 juin 1979 relative à la création du S.T.R.M.). En outre, il informe le S.T.R.M. des accidents les plus significatifs dès qu'il en a connaissance.

### 3.6. Défaits ou insuffisances en matière de sécurité

Pour l'application de l'article 9 du décret du 5 octobre 1987, le service du contrôle doit, s'il constate que la sécurité lui paraît compromise ou que l'exploitant ne se conforme pas aux prescriptions de l'autorisation de mise en exploitation ou aux règles techniques et de sécurité en vigueur, vous proposer des mesures appropriées pouvant aller jusqu'à l'interruption de l'exploitation.

\* \*

La mission du contrôle de l'Etat, conforme aux textes réglementaires pris pour l'application de la loi du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, est ainsi définie et son accomplissement dans le respect des principes énoncés dans la présente circulaire ne devrait pas poser de problème.

Vous voudrez bien me signaler, sous le timbre de la direction des transports terrestres, les difficultés d'application que vous pourriez rencontrer.

Pour le ministre et par délégation :  
Le directeur des transports terrestres,

C. GRESSIER

**9. ARRÊTÉ DU 18 DÉCEMBRE 1990**  
**modifiant l'arrêté du 13 juin 1979 portant création**  
**d'un service technique des remontées méca-**  
**niques**

NOR : ECU79001680A

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer,  
Vu la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la  
protection de la montagne ;

Vu le décret n° 89-132 du 1<sup>er</sup> mars 1989 relatif aux attributions du  
ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer ;

Vu le décret n° 85-659 du 2 juillet 1985 modifié fixant l'organisation de  
l'administration centrale du ministère de l'urbanisme, du logement et des  
transports ;

Vu le décret n° 87-815 du 5 octobre 1987 relatif au contrôle technique  
et de sécurité de l'Etat sur les remontées mécaniques ;

Vu l'arrêté du 18 avril 1989 relatif à la qualité des réalisations et aux  
conditions d'exercice de la maîtrise d'œuvre dans les remontées méca-  
niques ;

Vu l'arrêté du 13 juin 1979 portant création d'un service technique des  
remontées mécaniques,

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>**

L'article 2 de l'arrêté du 13 juin 1979 susvisé est remplacé par les dis-  
positions suivantes :

« *Art. 2.* - Le service technique des remontées mécaniques est chargé,  
en ce qui concerne les remontées mécaniques telles qu'elles sont définies  
par l'article 43 de la loi du 9 janvier 1985 susvisée, des missions sui-  
vantes :

« 1<sup>o</sup> *Mission d'ordre général dans le domaine technique*

« Préparation de la réglementation technique ;

« Animation au sein de l'administration d'un réseau de compétences  
techniques en matière de remontées mécaniques ;

« Animation de la recherche, de l'innovation et du développement tech-  
nologique ;

« Promotion de la qualité ;

« Recueil d'informations générales sur les techniques françaises et  
étrangères ;

« Relations avec les organismes scientifiques ou techniques intéressés ;

« Relations avec les organisations professionnelles et les organismes de  
contrôle ;

- « Relations avec les autorités de contrôle et organismes étrangers ;
- « Etudes et expertises pour le compte de l'administration.

« 2<sup>o</sup> Mission d'ordre général dans le domaine administratif, économique et juridique

- « Tenue et exploitation statistique des fichiers techniques et économiques des remontées mécaniques ;
- « Etudes économiques et juridiques.

« 3<sup>o</sup> Mission particulière dans le domaine technique

- « Délivrance d'attestations sur tout ou partie des appareils de remontée mécanique dans les conditions définies à l'article 3 ci-après.

« 4<sup>o</sup> Missions liées à l'activité de la commission des téléphériques

- « Instruction des affaires soumises à la commission, et notamment des demandes de dérogation ;
- « Exploitation des rapports d'accidents.

« 5<sup>o</sup> Mission à l'égard des directions départementales de l'équipement

- « Assistance technique aux stades de l'autorisation d'exécution des travaux, de l'autorisation de mise en exploitation, du contrôle de l'exploitation ;
- « Avis du service technique des remontées mécaniques sur tout ou partie des appareils de remontée mécanique ;
- « Assistance juridique et contentieuse ;
- « Diffusion de l'information technique ;
- « Préparation et diffusion de documents types.

« 6<sup>o</sup> Missions en matière de formation

- « Contribution aux actions de formation professionnelle des agents de l'administration ;
- « Participation à la formation des personnels des professions concernées. »

Article 2

L'article 3 de l'arrêté du 13 juin 1979 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 3. - Le service technique des remontées mécaniques peut, à la demande des constructeurs ou des fabricants, leur délivrer des attestations sur tout composant ou système figurant sur la liste ci-après :

- « — les dispositifs, circuits et appareillages de sécurité ;
- « — les dispositifs de freinage ;
- « — les dispositifs de tension et de fixation des câbles ;

- « — les dispositifs de sauvetage ;

- « — les véhicules et leurs liaisons aux câbles ;
- « — les organes d'appui des câbles, leurs fixations et leurs dispositifs d'accompagnement.

« Ces attestations ne portent pas sur les fondations, ancrages et superstructures qui font l'objet du contrôle technique prévu par le décret du 5 octobre 1987 susvisé.

« La demande d'attestation doit comprendre tous plans, notes de calculs et documents utiles et une attestation d'un contrôleur technique indépendant, acceptée par le service technique des remontées mécaniques, intervenant dans les conditions prévues par l'article 6, 2<sup>e</sup> alinéa, de l'arrêté du 18 avril 1989 susvisé. Elle est accompagnée d'un dossier dit Dossier d'utilisation, qui sera annexé à l'attestation.

« Le service technique des remontées mécaniques délivre l'attestation après avoir :

- « — apprécié la fonctionnalité du composant ou du système, c'est-à-dire son aptitude à remplir la fonction pour laquelle il est proposé ;
- « — vérifié que les hypothèses de calcul retenues par le contrôleur technique indépendant sont adaptées aux conditions et limites d'utilisation indiquées ;
- « — vérifié que les dispositions prises, au stade de la conception, pour assurer la qualité sont conformes à l'arrêté susvisé ;
- « — vérifié que, dans les conditions d'utilisation proposées, le composant ou système est conforme à la réglementation spécifique des remontées mécaniques ;
- « — constaté que le contrôleur technique indépendant atteste que la conception du composant ou système est conforme à la réglementation technique et de sécurité et aux règles de l'art ;
- « — vérifié que le dossier d'utilisation est suffisant.

« L'attestation comporte le nom du demandeur, l'identification du composant ou système conforme à sa désignation par le demandeur, la description de ses dispositions apparentes, ses fonctions, ses conditions d'utilisation, la composition de son dossier d'exploitation et la date limite de validité de l'attestation. Elle doit être tenue, par les constructeurs ou fabricants, à la disposition des directions départementales de l'équipement, des maîtres d'ouvrage et des maîtres d'œuvre concernés ainsi que le dossier d'utilisation.

« La délivrance de l'attestation du service technique des remontées mécaniques ne saurait en aucun cas substituer la garantie de l'Etat à la garantie qui incombe, conformément à la loi, au constructeur ou fabricant.

« La durée de validité de l'attestation ne peut dépasser cinq ans et est renouvelable. Toute modification relative à un composant ou système bénéficiant d'une attestation du service technique des remontées mécaniques rend caduque l'attestation délivrée. L'attestation peut être annulée à tout moment par décision motivée du service technique des remontées mécaniques qui la notifie au demandeur.

« Le service technique des remontées mécaniques tient à disposition la liste des attestations en cours de validité. »

### Article 3

L'article 4 de l'arrêté du 13 juin 1979 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 4. - Les fonctions d'ordonnateur secondaire du service technique des remontées mécaniques sont assurées par le chef du service technique des remontées mécaniques.

« Sous réserve des dispositions du décret n° 86-341 du 6 mars 1986 modifié portant déconcentration en matière de gestion des personnels relevant du ministre chargé de l'urbanisme et du logement, en ce qui concerne la gestion du personnel, les propositions d'avancement et de notation sont faites par le chef du service technique des remontées mécaniques au directeur des transports terrestres, la gestion administrative des agents étant assurée par le directeur départemental de l'équipement de l'Isère. »

### Article 4

Les dispositions du présent arrêté entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1991.

### Article 5

Le directeur du personnel et le directeur des transports terrestres sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 18 décembre 1990.

MICHEL DELEBARRE

## 9 bis. CIRCULAIRE N° 90-82 DU 18 DÉCEMBRE 1990 relative au service technique des remontées mécaniques

NOR : EQU19010205C

*Circulaire abrogée par la présente : circulaire n° 79-56 du 14 juin 1979 (1).*

*Le ministre de l'équipement, du logement, des transports  
et de la mer à Madame et Messieurs les préfets.*

Mon arrêté de ce jour modifie l'arrêté du 13 juin 1979 portant création d'un service technique des remontées mécaniques. Il appelle les commentateurs suivants :

### I. Mission d'ordre général dans le domaine technique

Dans le domaine du génie civil (éléments soumis au contrôle technique prévu par l'article 5 du décret n° 87-815 du 5 octobre 1987) l'intervention du S.T.R.M., en matière de réglementation, porte sur l'adaptation des règlements généraux d'ouvrages d'art (C.C.T.G. par exemple) aux conditions particulières des remontées mécaniques.

En matière d'animation de réseau, le S.T.R.M. a la mission de veiller à la bonne circulation des informations aussi bien pour la collecte des renseignements portant sur l'ensemble du parc en service que pour assurer à l'échelon national la diffusion des informations techniques utiles aux services locaux du contrôle ; un objectif important est de parvenir à la connaissance de tous les incidents significatifs sur le terrain dans les plus brefs délais et avec le maximum de précision ; les services sont ainsi à même d'être auprès des exploitants et constructeurs un interlocuteur qualifié par l'expérience ainsi acquise.

Le réseau inclut les D.D.E. et le réseau spécialisé du ministère en matière de génie civil (S.E.T.R.A., L.C.P.C., C.E.T.E., C.E.T.U.). Le fonctionnement rapide et efficace de ce réseau national de compétences techniques est un facteur essentiel pour favoriser une politique d'innovation et améliorer tant la qualité que la sécurité des appareils de remontées mécaniques.

L'animation du réseau doit tendre à homogénéiser et systématiser les pratiques d'instruction technique et administrative dans un souci d'efficacité et de simplification administrative et en vue d'améliorer le service rendu.

(1) *Bulletin officiel* n° 79-29.

5.2. Au stade de l'instruction du dossier de demande d'autorisation de mise en exploitation, les D.D.E. sont tenues de demander un avis S.T.R.M. sur l'ensemble des composants ou systèmes figurant sur la liste ci-après, quel que soit le type d'appareil :

- les dispositifs, circuits et appareillages de sécurité ;
- les dispositifs de freinage ;
- les dispositifs de tension et de fixation des câbles ;
- les dispositifs de sauvetage ;
- les véhicules et leurs liaisons aux câbles ;
- les organes d'appui des câbles, leurs fixations et leurs dispositifs d'accompagnement.

A cet effet, la D.D.E. adresse au S.T.R.M. les pièces du dossier de demande d'autorisation de mise en exploitation nécessaires au S.T.R.M. pour formuler son avis.

Cet avis porte sur la fonctionnalité du composant ou système. Il ne porte pas sur les fondations, ancrages et superstructures qui font l'objet du contrôle technique prévu par le décret du 5 octobre 1987.

Lorsque ces composants ou systèmes ont fait l'objet d'une attestation S.T.R.M. et que celle-ci est jointe au dossier fourni à la D.D.E., cette dernière n'est pas tenue de demander un avis S.T.R.M. La D.D.E. devra cependant s'assurer que le maître d'œuvre a certifié :

- que le composant ou système mis en place par le constructeur correspond bien à l'attestation ;
- que cette attestation est toujours valide ;
- que les conditions d'utilisation du composant ou système dans le projet considéré sont compatibles avec celles prévues par l'attestation S.T.R.M.

5.3. Les avis S.T.R.M. ont, comme les attestations S.T.R.M., pour objet d'harmoniser l'action des services du contrôle et de simplifier leur tâche.

Mais, à la différence des attestations S.T.R.M. qui sont délivrées en amont de la procédure d'autorisation d'une remontée mécanique, les avis S.T.R.M. sont délivrés dans le cadre de la procédure définie par le décret du 6 mai 1988, pour un appareil déterminé. Les demandes d'avis adressées au S.T.R.M. doivent donc indiquer la date limite à laquelle le préfet doit faire connaître à l'autorité compétente en matière de permis de construire son avis au titre de la sécurité.

Comme il a déjà été dit dans la circulaire n° 89-39 du 6 juillet 1989 relative au contrôle technique et de sécurité de l'Etat sur les appareils de remontées mécaniques, la D.D.E. devra attirer l'attention du maître d'œuvre sur l'intérêt qui s'attache pour lui à fournir les pièces justificatives suffisamment à l'avance pour permettre au service du contrôle d'effectuer ou de faire effectuer les études et essais nécessaires. Si tel n'était pas le cas, le S.T.R.M. serait amené à ne pas émettre d'avis ou à émettre un avis défavorable, ce qui vous conduirait, soit à déclarer le dossier irrecevable, soit à donner à l'autorité compétente en matière de permis de construire un avis défavorable au titre de la sécurité. L'autorisation de mise en exploitation ne pourrait donc pas être délivrée.

Les avis et attestations S.T.R.M. s'imposent à vous, sauf à m'en référer.

## 2. Mission d'ordre général dans le domaine administratif, économique et juridique

Le S.T.R.M. tient à jouer le fichier technique des appareils de remontées mécaniques ainsi que le fichier économique.

Il a vocation pour effectuer toutes études économiques et juridiques.

## 3. Mission particulière dans le domaine technique

La procédure d'avis S.T.R.M. instituée par les textes de 1979 était interne à l'administration et directement liée aux procédures d'instruction des dossiers de demandes d'autorisation de construire ou d'exploiter.

Cependant, les constructeurs ou fabricants ont éprouvé le besoin de saisir eux-mêmes le S.T.R.M. de demandes d'avis en dehors de toute référence à un projet particulier, s'agissant notamment de composants ou de systèmes pouvant être utilisés sur des appareils de série, voire sur différents types d'appareils.

Mon arrêté de ce jour institue une nouvelle procédure d'attestation S.T.R.M. pouvant se substituer aux avis S.T.R.M. dans les conditions indiquées au chapitre 5 de la présente circulaire.

## 4. Missions liées à l'activité de la commission des téléphériques

Les agents du S.T.R.M. sont chargés de rapporter devant la commission des téléphériques les affaires qui lui sont soumises, et notamment les demandes de dérogations à la réglementation technique et les affaires relatives aux accidents de première ou deuxième catégorie. Le président de la commission conserve la possibilité de désigner, pour une affaire particulière, un autre rapporteur appartenant ou non à la commission.

Les rapports d'accidents des services du contrôle continueront à être adressés simultanément à la D.T.T., au S.T.R.M. et au président de la commission des téléphériques.

## 5. Missions à l'égard des D.D.E.

L'assistance du S.T.R.M. à l'égard des D.D.E. peut se prêter à tous les stades de la construction ou de l'exploitation des appareils de remontées mécaniques (autorisation d'exécution des travaux, autorisation de mise en exploitation, visites périodiques...). Lorsqu'elle est obligatoire (cf. ci-dessous), elle revêt la forme d'un avis S.T.R.M. Vous pouvez aussi la demander au S.T.R.M. sur toute autre question relevant de sa compétence.

5.1. Pour les téléphériques à va-et-vient et les appareils particuliers (funiculaires, pulvés, crémaillères...) ou innovants, les D.D.E. sont tenues de demander un avis S.T.R.M. sur l'étude de sécurité et sur le système qualité certifié par tierce partie ou le plan qualité. A cet effet, les D.D.E. sont tenues d'adresser au S.T.R.M. les dossiers de demande d'autorisation d'exécution des travaux et de mise en exploitation concernant ces appareils.

Les avis S.T.R.M. sont des documents internes à l'administration. Les attestations S.T.R.M., délivrées à un constructeur ou fabricant, n'ont pas ce caractère et peuvent être remises à des tiers. Mais le dossier d'une demande d'attestation S.T.R.M., qui peut contenir des éléments confidentiels, est conservé par le S.T.R.M. qui ne peut le communiquer à quiconque.

Le S.T.R.M. adresse chaque année aux D.D.E. la liste des attestations relatives aux divers composants et systèmes. Il les informe sans délai de toute annulation d'une attestation.

A titre transitoire et afin de permettre un développement progressif de la procédure des attestations S.T.R.M., certains avis de série délivrés par le S.T.R.M. en application des textes de 1979 pourront être renouvelés en 1991.

5.4. Outre ces deux missions principales de délivrance d'attestations et d'avis, le S.T.R.M. est chargé :

- d'élaborer des outils techniques et documents-types permettant de systématiser et de simplifier les tâches des services du contrôle : étude des projets, méthodes de calcul, suivi des opérations, modèles d'attestations de maîtrise d'œuvre, etc. ;
- de vous apporter, à votre demande, son assistance pour tout problème ponctuel, notamment lors des enquêtes après accident, pour les affaires contentieuses et pour les problèmes liés au conventionnement des remontées mécaniques.

5.5. Afin de remplir sa mission générale d'information et d'assistance, le S.T.R.M. doit en premier lieu recevoir de votre part les informations dont il a besoin, notamment la connaissance immédiate des accidents de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> catégorie ainsi que les accidents significatifs.

Les services locaux du contrôle adressent au S.T.R.M. les documents extraits du dossier d'autorisation d'exécution des travaux utiles à l'information de ce service.

Cette mission générale d'information l'amènera aussi à prendre l'initiative de visiter les installations d'une station ou d'une région. Dans ce cas, il avertira la D.D.E., dont un représentant l'accompagne dans toute la mesure du possible ; les observations éventuelles du S.T.R.M. sont communiquées à la D.D.E. et non à l'exploitant. Bien entendu, ces visites sont complémentaires de celles qui sont effectuées par le B.D.A.R.M. et ne sauraient s'y substituer.

## 6. Mission en matière de formation

6.1. Contribution aux actions de formation professionnelle des agents de l'administration. Le S.T.R.M. doit avoir un rôle prospectif en vue de favoriser la transmission des connaissances notamment par échanges d'expériences, transfert de connaissances relatives à des techniques nouvelles ou méconnues dans le domaine des remontées mécaniques.

Le S.T.R.M. apportera son aide aux organismes de formation et aux services de l'administration pour la programmation, la conception et la mise en œuvre d'actions de formation dans ses domaines d'activité propres.

6.2. Participation à la formation des personnels des professions concernées. Le S.T.R.M. est chargé de promouvoir, en liaison avec la profession et les D.D.E., le développement de la formation des personnels.

## Cas particulier des Pyrénées

Le chef du B.D.A.R.M. des Hautes-Pyrénées, à Tarbes, est le correspondant du S.T.R.M. pour les Pyrénées.

Pour le ministre et par délégation :  
Le directeur des transports terrestres,  
C. GRESSIER

Pour le ministre et par délégation :  
Le directeur du personnel,  
S. VALLEMONT

## ANNEXE 6

### Proposition de rédaction pour l'article du projet de décret relatif à la conduite des bateaux, traitant de la carte plaisance

La dispense visée à l'article \_ du présent décret fait l'objet d'une demande écrite du conducteur et est acceptée par le noliseur, sous sa responsabilité, lorsque sont remplies les conditions suivantes :

- ♦ Le noliseur justifie d'une police d'assurance en cours de validité couvrant tous les risques de dommages pouvant être causés aux tiers par le bateau et ses chefs de bord, ainsi que le retraitement de l'épave en cas d'avarie ;
- ♦ Le noliseur remet au locataire, avant tout départ, un carnet de bord qui mentionne les adresses et téléphones utiles en cas d'avarie et établissant une signalétique précise de tous les organes indispensables au fonctionnement du bateau.
- ♦ Le noliseur s'assure de la capacité du conducteur à conduire l'engin et dispense en cas de besoin l'enseignement nécessaire à la conduite d'un coque de plaisance selon des modalités définies par arrêté du ministre des transports.
- ♦ Le bateau dispose d'un certificat international de bateau de plaisance justifiant d'une inscription plaisance et d'un permis de navigation en cours de validité conformément au décret n° 70-801 du 27 août 1970 fixant les conditions d'inscription et d'apposition de marques extérieures d'identité de bateaux et engins de plaisance et au décret n° 71-912 du 28 octobre 1971 relatif à la sécurité des bateaux et engins de plaisance circulant et stationnant sur les eaux intérieures.