

n°- 007031-02

Juillet 2010

# MISSIONS RÉGALIENNES DES SERVICES DE NAVIGATION

*Complément et approfondissement de la mission*

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**



**CONSEIL GÉNÉRAL  
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

**MIGT 1 - NORD**

**Rapport n° : 007031-02**

**MISSIONS RÉGALIENNES DES SERVICES  
DE NAVIGATION**

*Complément et approfondissement de la mission*

établi par

**Vincent ALLAIS**

Ingénieur en chef des travaux publics de l'État

**Christian D'ORNELLAS**

Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts

**Isabelle MONTEILS**

magistrate, membre permanent

**Philippe RATTIER**

Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts

**Juillet 2010**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>PRÉAMBULE.....</b>	<b>2</b>
<b>1. POLICE DE LA NAVIGATION.....</b>	<b>3</b>
1.1. Délivrance des licences de patron pilote et centres instructeurs.....	3
1.2. Contrôle du cabotage des bateaux étrangers.....	5
1.3. Composantes administrative et répressive de la police de la navigation.....	6
1.4. Conséquences pour les services de navigation.....	14
<b>2. LA POLICE DE L'EAU.....</b>	<b>16</b>
2.1. Positionnement des agents actuellement affectés dans les services navigation.....	16
2.2. Cas de l'Île de France.....	16
2.3. Missions de coordination des DREAL.....	17
<b>3. POLICE DE LA PÊCHE ET DE LA CHASSE.....</b>	<b>18</b>
<b>4. POLICE DE LA PRÉVENTION DES CRUES ET DE LA PRÉVENTION DES INONDATIONS.....</b>	<b>19</b>
4.1. Oise et Aisne.....	19
4.2. Rhin et Sarre.....	19
<b>5. COMPLÉMENTS SUR LES SERVICES DE NAVIGATION RATTACHÉS À DES DDT..</b>	<b>23</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>24</b>
1. Lettre de commande du 19 avril 2010.....	25
2. Réponses au questionnaire.....	28

## PRÉAMBULE

Le présent rapport constitue un complément au rapport 007031-01, transmis le 4 décembre 2009, répondant aux questions complémentaires posées par le secrétariat général et la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer par lettre du 19 avril 2010. Il s'agit soit d'approfondir certaines questions, soit d'examiner plus en détail les scénarios de détachement de ces missions des services de navigation, compte tenu de leur évolution prévisible.

Le rapport reprendra dans l'ordre les questions posées par la lettre du 19 avril 2010 :

1. Police de la navigation
  - 1.1. délivrance des licences de patron pilote et centres instructeurs ;
  - 1.2. contrôle du cabotage des bateaux étrangers ;
  - 1.3. composantes administrative et répressive de la police de la navigation ;
  - 1.4. conséquences pour les services de navigation.
2. police de l'eau
  - 2.1. repositionnement des agents actuellement affectés dans les SN ;
  - 2.2. cas de l'Île-de-France ;
  - 2.3. missions de coordination des DREAL.
3. police de la pêche et de la chasse
4. police de la prévision des crues et de la prévention des inondations
5. compléments sur les services de navigation rattachés à des DDT

Annexes :

- Lettre de commande du 19 avril 2010-07-09
- Réponses au questionnaire

# 1. POLICE DE LA NAVIGATION

## 1.1. DÉLIVRANCE DES LICENCES DE PATRON PILOTE ET CENTRES INSTRUCTEURS

Le décret n°2009-1360 du 5 novembre 2009, relatif au **pilotage** des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer, a modifié la réglementation du pilotage et sera en vigueur un an après sa publication, soit le 7 novembre 2010. Il abroge le décret n°70-207 du 9 mars 1970 relatif au pilotage qu'évoque le rapport 2003-0004-01 de juillet 2003 (Fischer, Monadier, Allais) sur l'amélioration des conditions d'accès et de traitement des trafics fluviaux dans les zones et les ports maritimes : « Les difficultés particulières de navigation qui se présentent à l'approche immédiate des ports maritimes, dans les bassins et chenaux de ceux-ci, et pour l'accostage aux postes à quai, difficultés inhérentes aux faibles profondeurs d'eau, à la nécessité de manœuvrer dans des espaces exigus, parfois soumis à des courants particuliers, et à la présence d'autres bâtiments, ont conduit à imposer aux capitaines de navires de recourir à l'assistance de professionnels connaissant particulièrement bien le site : c'est l'obligation de pilotage, qui résulte de la loi du 28 mars 1928 relative au pilotage dans les eaux maritimes, modifiée à plusieurs reprises; aujourd'hui, pour ce qui concerne l'application aux bateaux de cette obligation, le texte de base est le décret n° 70-207 du 9 mars 1970 modifié, relatif au pilotage des bateaux, convois ou autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer

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

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

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

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

Dans le cas de Marseille, la situation est assez différente de celle de la Seine. Il n'y a pas d'obligation de recourir aux services du pilotage ; en revanche, pour les bateaux autorisés à naviguer dans les darses et le golfe de Fos, la commission de surveillance de Lyon vérifie

que leurs patrons ont bien les connaissances nécessaires ; l'autorisation doit être renouvelée tous les ans.

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

### **Évolutions envisageables**

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

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

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

Auparavant, la licence de patron-pilote était délivrée par le directeur du port ou l'ingénieur en chef du service maritime intéressé après que les candidats aient subi avec succès les épreuves d'un examen passé devant une commission locale, dont la composition et le fonctionnement étaient déterminés par arrêté du ministre de l'équipement et du logement et du ministre des transports. Avec le nouveau décret du 5 novembre 2009, la licence est délivrée par le préfet du département, après que les candidats ont subis avec succès les épreuves d'un examen passé devant le jury. Le préfet de région est compétent pour délimiter la zone où le pilotage est obligatoire.

3 estuaires sont concernés en fait : celui de la Seine, celui de la Loire et celui de la Gironde.

Auparavant, les directeurs de ports autonomes étant également chefs du service maritime et de navigation à Rouen, Nantes et Bordeaux, les commissions de surveillance dans ces services maritimes instruisaient ces licences délivrées par les chefs de service maritime et de navigation.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2006, il y a eu séparation des fonctions de direction des ports autonomes et de celles de chefs de services maritimes ou de chefs de service de navigation transférées en DDE.

Les instructions et délivrance de licences de patrons pilotes sont alors passées aux services de navigation de la Seine (centre instructeur Paris) et de Loire Atlantique (centre instructeur de Nantes en DDTM de Loire-Atlantique.) Pour Bordeaux, la direction interrégionale de la mer, qui a délégation du préfet de région à cet effet, a préparé un projet d'arrêté après avoir consulté le SN de Toulouse et le grand Port Maritime qui dispose que les licences sont sollicitées auprès du directeur du GPM et délivrées par le préfet de département.

La question ne se pose pas sur le Rhône où cette zone de pilotage particulière n'a pas été

créée.

En revanche pour les bateaux fréquentant le golfe de Fos par le Canal du Rhône à Fos, des dispositions similaires ont récemment été prises par arrêté du 8 août 2008 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage de Marseille-Fos (Ministre chargé des transports). La licence est délivrée par le Préfet des Bouches du Rhône. Au début la DRAM (Affaires Maritimes) de Marseille instruisait ces dossiers mais peu après elle a souhaité que cette instruction soit transférée au Service de navigation Rhône Saône qui l'instruit actuellement avec son centre instructeur.

Il ne paraît pas souhaitable à la mission de dissocier l'instruction des licences de patron-pilote (pour le compte des préfets des départements) des centres instructeurs comme cela est la réalité ou la tendance générale, même si cette tâche d'ailleurs fort réduite comparativement aux autres n'est pas forcément valorisante pour ses membres puisqu'il s'agit en fait d'organiser les jurys et d'instruire les dossiers correspondants. Le SN Seine, par exemple, organise les examens qui ont lieu à Paris plutôt qu'à Rouen avec 2 sessions par an de 2 à 10 candidats. Une quinzaine de licences sont délivrées par an. Selon le service, ce n'est pas une tâche insurmontable mais la plus value du SN n'est pas énorme en comparaison du poids des pilotes ou du service des affaires maritimes dans le jury. Il n'y a pas d'épreuve pratique ; tout est purement oral.

La direction générale de VNF, interrogée, a fait savoir qu'elle ne souhaitait pas prendre en charge les compétences des centres instructeurs, trop éloignées de ses missions de base et géographiquement bien au-delà du réseau qui lui est confié. Par ailleurs, le directeur général de VNF ne peut recevoir délégation des préfets de région ou de département puisqu'il n'est pas placé sous leur autorité hiérarchique. Il faudrait une loi qui confie l'intégralité de ce service à VNF sur l'ensemble du territoire et qui permette cette délégation de signature. Il paraît donc souhaitable de rattacher ces centres -si nécessaire, au cas où les services de navigation ne deviendraient plus que des directions territoriales de VNF- aux services déconcentrés du ministère chargé des transports le plus proche des implantations actuelles, c'est-à-dire :

Lille	DREAL Nord-Pas-de-Calais
Paris	DRIEA Île-de-France
Lyon	DREAL Rhône-Alpes
Nantes	DDTM Loire-Atlantique
Toulouse	DREAL Midi-Pyrénées ou GPM Bordeaux <sup>1</sup>
Strasbourg	DREAL Alsace

Il reste les inconvénients déjà évoqués dans le rapport initial d'éloigner les agents des centres instructeurs des agents du gestionnaire du canal (partage de la culture et des techniques des bateaux, intervention sur accidents, participation à des jurys ou à l'organisation des examens). Par exemple, le SN Seine a mis en place une astreinte hebdomadaire qui mobilise à tour de rôle 6 agents(TS et OPA) experts en cas d'accident.

---

<sup>1</sup> La solution proposée par la DIRM est toutefois tout à fait acceptable, si le centre d'instruction est membre du jury.

## 1.2. CONTRÔLE DU CABOTAGE DES BATEAUX ÉTRANGERS

Le cabotage<sup>2</sup> des transports routiers et fluviaux est régi par le même décret n°2010-389 du 19 avril 2010. Le décret autorise en particulier les contrôleurs à consulter les informations issues des déclarations faites au cours des 12 derniers mois et au titre des transports réalisés avec le bateau concerné pour l'établissement des péages. Les transporteurs doivent être en mesure d'attester par tout moyen du respect des durées mentionnées au code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure : 90 jours consécutifs ou plus de 135 jours sur une période de 12 mois.

Dans la pratique, ce sont les forces de police ou de gendarmerie fluviales qui exercent ce contrôle parmi tant d'autres à l'occasion de l'interception d'un bateau étranger. Ils peuvent être accompagnés d'agents des services de navigation et même d'agents de VNF puisque la loi 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports a habilité à contrôler l'acquittement des péages les personnels de VNF ayant un grade au moins équivalent à celui d'agent des catégories C6 et C6 bis de l'EPIC.

Un rapide tour d'horizon montre que ces contrôles de cabotage sont peu fréquents, même dans le domaine routier.

Par exemple, en région Nord-Pas-de-Calais, le rapport d'activité 2009 de la division contrôle des transports terrestres de la DREAL mentionne 7947 véhicules contrôlés (69% de nationalité étrangère), 3019 délits ou contraventions relevés, 74% concernant la réglementation sociale, 18,15% le code de la route, 5% la réglementation des transports, 2,5% les transports de matières dangereuses ; 0,38% les autres réglementations.

L'ensemble des contrôleurs et les forces de l'ordre ont été formés par 2 divisionnaires à l'aide du support pédagogique de la DGITM. Le service agit aussi dans le cadre des COLTI (comité opérationnels de lutte contre le travail illégal) situés auprès des parquets qui rassemblent tous les services concernés dans chaque département et qui organisent des plans de contrôles spécifiques. Le service cite une action de contrôle organisé le 30 avril dernier à la barrière de péage de Thun-Lévêque sur l'autoroute A2, mais aucune infraction n'a été constatée à ce titre.

Le service peut aussi agir auprès des donneurs d'ordre mais signale moins de 5 affaires depuis la fin 2009 et 3 ou 4 contentieux en cours.

Le service « transports Véhicules/division contrôle des TT » de la DREAL indique qu'il aurait la compétence pour contrôler le cabotage sur bateaux après une formation spécifique mais considère qu'il risquerait de mobiliser des moyens qui seraient mieux utilisés dans le cadre d'opérations ciblées. De plus il évoque une situation tendue dans le corps des contrôleurs des transports terrestres peu enclins à accepter des missions nouvelles alors que leurs revendications statutaires notamment à propos du régime indemnitaire n'ont pas été satisfaites et qu'on prévoit de plus de l'extension de leurs attributions (contrôles techniques sur route exigés par la commission européenne).

---

<sup>2</sup> Alors que le cabotage désigne un type de navigation maritime qui consiste à se déplacer de port en port en restant à proximité des côtes, ce terme juridique désigne ici le transport routier ou fluvial de marchandises, réglementé, qui consiste à quitter un pays avec un véhicule et à charger puis décharger, à plusieurs reprises, dans un pays frontalier, avec retour obligatoire au pays d'origine. La réglementation le concernant est protectionniste : elle a pour objet d'éviter des mises en concurrence déséquilibrées, en grand nombre, entre les transporteurs routiers de marchandises, qui seraient favorisés par des prix de revient (main d'œuvre, carburants, véhicules) disproportionnés avec ceux supportés par leurs confrères étrangers.



### 1.3. COMPOSANTES ADMINISTRATIVE ET RÉPRESSIVE DE LA POLICE DE LA NAVIGATION

Le décret 2008-1321 du 16 décembre 2008 relatif à VNF, au transport fluvial et au domaine public fluvial donne pouvoir au gestionnaire du DPF de l'État de déterminer les horaires et jours d'ouverture des ouvrages nécessaires à la navigation ainsi que les périodes de chômage pendant lesquelles la navigation est interrompue ou restreinte pour permettre de réaliser des travaux d'entretien, de restauration ou de modernisation. Cette même autorité gestionnaire peut désormais délivrer des autorisations individuelles de circuler sur les digues et chemins de halage. Il s'agit de VNF pour le domaine qui lui est confié et de la CNR pour le Rhône.

Toutes les autres décisions relatives à l'exploitation sont prises par le préfet du département ou en son nom par délégation faite au chef de service de la navigation, même si elles sont publiées sous forme d'avis à la batellerie par le gestionnaire, VNF pour le réseau qui lui est confié. Cette disposition ne pose pas de problème tant que les fonctions de chef de service de navigation et directeur délégué territorial de VNF sont exercées par la même personne.

Le **projet de décret relatif aux règles de police** de la navigation intérieure indique à l'article 3 que les règlements particuliers de police sont pris, après avis du propriétaire ou du gestionnaire par arrêté du préfet du ou des départements concernés (aujourd'hui le ministre chargé des transports).

L'article 23 relatif aux prescriptions à caractère temporaire indique que les conducteurs doivent se conformer aux dispositions temporaires édictées par le préfet pour assurer la sécurité et la sûreté de la navigation dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports. De même l'article 24 mentionne un arrêté du préfet pris après avis du gestionnaire en cas de manifestations pouvant entraîner interruption de navigation. Il est heureux que le gestionnaire soit informé des prescriptions temporaires édictées par le préfet comme en dispose l'article 13 du projet d'arrêté relatif aux règles de police !

Comme cela avait été souligné dans le précédent rapport, l'article 25 enjoint les conducteurs d'avoir à obéir aux ordres particuliers des agents chargés de la police mais nullement à ceux des agents du gestionnaire, par exemple les éclusiers.

Toutefois, dans certains articles du projet d'arrêté sus-visé, le rôle des agents du gestionnaire est mentionné :

- article 93 : les conducteurs doivent se conformer à l'approche des ponts mobiles aux ordres qui leur sont donnés par le personnel chargé de la manœuvre du pont (...)
- article 95 : les menues embarcations (elles seules ?) ne doivent pénétrer dans le sas de l'écluse qu'après y avoir été invitées par le personnel chargé de la manœuvre.

La mission note que si « le passage aux écluses se fait dans l'ordre d'arrivée dans les garages », le §12 de l'article 95 permet au personnel chargé de la manœuvre de donner des instructions dérogatoires en vue d'assurer la sécurité, le bon ordre de la navigation et la rapidité ou la pleine utilisation des écluses.

Il ne semble pas que, dans le projet, des sanctions pénales soient prévues en cas de non respect de ces instructions par les agents du gestionnaire, faute probablement d'une base législative le permettant.

Ce constat que les textes juridiques français existants ou projetés ne donnent pas ou si peu de pouvoirs au gestionnaire d'intervenir ou d'édicter des règles pérennes ou même limitées dans le temps afin de faciliter l'exploitation des ouvrages qui lui sont confiés a conduit à examiner la situation des autres modes et des pratiques étrangères.

## Comparaison avec les autres modes (route et fer)

La voie d'eau se situe à mi chemin entre le transport ferroviaire qui dispose d'une infrastructure protégée inaccessible au public en dehors de lieux adaptés (gares) et la route largement partagée par différentes catégories d'usagers très diversifiées. La voie d'eau qui a été pendant longtemps à l'époque industrielle pratiquement monopolisée par le transport des marchandises se trouve de plus en plus investie par des usages variés souvent en compétition, ce qui rend davantage nécessaire l'exercice d'une police. Alors que le gestionnaire du fer n'a affaire qu'à un (aujourd'hui la SNCF) ou au plus quelques transporteurs et les gestionnaires de routes à des millions d'usagers anonymes, la voie d'eau se place au milieu avec quelques milliers au plus d'usagers souvent réguliers et donc connus du gestionnaire.

### **Le ferroviaire**

Apparemment, dans le ferroviaire, la séparation du gestionnaire de l'infrastructure RFF et du transporteur SNCF n'a pas entraîné de bouleversements législatifs pour la police des chemins de fer qui reste régie par la loi du 15 juillet 1845. Dans cette loi, les 2 premiers titres ne nous intéressent pas ici (conservation du domaine, contraventions de voirie commises par les concessionnaires), le titre III traite de la sûreté de la circulation. C'est l'article 23 et suivants qui retiendront notre attention :

#### Article 23

Modifié par Loi n°2007-297 du 5 mars 2007 - art. 74 JORF 7 mars 2007

I. Les crimes, délits ou contraventions prévus dans les titres Ier et III de la présente loi, ainsi que les contraventions prévues par les textes réglementaires relatifs à la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, gardes-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés. A cette fin, ces personnels sont habilités selon les cas à recueillir ou à relever l'identité et l'adresse du contrevenant, selon les modalités et dans les conditions prévues par le II. La déclaration intentionnelle d'une fausse adresse ou d'une fausse identité auprès des agents assermentés mentionnés au présent article est punie de 3 750 euros d'amende.

Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de grande instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

Les contraventions aux dispositions des arrêtés préfectoraux concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares pourront être constatées également par les gendarmes n'ayant pas la qualité d'officier de police judiciaire, les inspecteurs, commandants, officiers, gradés, sous-brigadiers et gardiens de la paix de la police nationale, les gradés et gardiens de police municipale et les gardes champêtres.

En outre, les auxiliaires contractuels de police seront habilités à relever les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement.

En ce qui concerne les poursuites, l'amende forfaitaire, l'amende pénale fixe, la responsabilité pécuniaire, l'immobilisation, l'enlèvement et la mise en fourrière des véhicules, il sera procédé comme pour les infractions commises sur les voies ouvertes à la circulation publique.

II. - Outre les pouvoirs qu'ils tiennent de l'article 529-4 du code de procédure pénale, les agents mentionnés au I sont habilités à relever l'identité des auteurs d'infractions mentionnées audit I pour l'établissement des procès-verbaux y afférents.

Si le contrevenant refuse ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, les agents de l'exploitant en avisent sans délai et par tout moyen un officier de police judiciaire territorialement compétent. Sur l'ordre de ce dernier, les agents de l'exploitant peuvent être autorisés à retenir l'auteur de l'infraction le temps strictement nécessaire à l'arrivée de l'officier de police judiciaire ou, le cas échéant, à le conduire sur-le-champ devant lui.

Lorsque l'officier de police judiciaire décide de procéder à une vérification d'identité, dans les conditions prévues à l'article 78-3 du code de procédure pénale, le délai prévu au troisième alinéa de cet article court à compter du relevé d'identité.

Par ailleurs, le décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires donne au gestionnaire RFF, au gestionnaire délégué SNCF et aux entreprises ferroviaires le pouvoir d'établir les consignes locales d'exploitation et règles d'exploitation particulières (article 11).

On sait aussi que RFF, en plus de son rôle de maître d'ouvrage des infrastructures, distribue, vend des sillons et a donc le pouvoir de réguler le trafic.

En comparaison, les gestionnaires de canaux dont VNF n'ont aucun pouvoir de régulation du trafic autre que la fixation des horaires et la fixation des chômages.

### **La route**

On aurait pu croire que les pouvoirs des gestionnaires routiers étaient assurés par l'article L130-4 du code de la route :

#### **Article L130-4**

Modifié par Loi n°2003-495 du 12 juin 2003 - art. 39 (V) JORF 13 juin 2003

Sans préjudice de la compétence générale des officiers et des agents de police judiciaire, ont compétence pour constater par procès-verbal les contraventions prévues par la partie Réglementaire du présent code ou par d'autres dispositions réglementaires, dans la mesure où elles se rattachent à la sécurité et à la circulation routières :

- 1° Les personnels de l'Office national des forêts ;
- 2° Les gardes champêtres des communes ;
- 3° Les agents titulaires ou contractuels de l'État et les agents des communes, titulaires ou non, chargés de la surveillance de la voie publique, agréés par le procureur de la République ;
- 4° Les agents, agréés par le procureur de la République, de ceux des services publics urbains de transport en commun de voyageurs qui figurent sur une liste dressée dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État ;
- 5° Les officiers de port et les officiers de port adjoints ;
- 6° Les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;
- 7° Les agents des douanes ;
- 8° Les agents des concessionnaires d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage, agréés par le préfet ;
- 9° Les agents verbalisateurs mentionnés à l'article L. 116-2 du code de la voirie routière ;
- 10° Les agents des exploitants d'aérodromes, assermentés et agréés par le préfet pour les seules contraventions aux règles de stationnement dans l'emprise de l'aérodrome ;
- 11° Les agents de police judiciaire adjoints ;
- 12° Les fonctionnaires ou agents de l'État, chargés des réceptions des véhicules ou éléments de véhicules, placés sous l'autorité des ministres chargés de l'industrie et des transports.

La liste des contraventions que chaque catégorie d'agents mentionnée ci-dessus est habilitée à constater est fixée par décret en Conseil d'État.

De plus le projet de loi Grenelle 2 étend ces pouvoirs aux exploitants comme le précise son article 20 :

#### **Article 20 (Chapitre II - Mesures relatives aux péages autoroutiers)**

I. – Le code de la route est ainsi modifié :

- 1° Au 8° de l'article L. 130-4, le mot : « concessionnaires » est remplacé par le mot : « exploitants » ;
- 2° L'article L. 330-2 est ainsi modifié :

a) Le I est complété par un 14° ainsi rédigé :

« 14° Aux agents des exploitants d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage, assermentés dans les conditions prévues à l'article L. 130-7, aux seules fins d'identifier les auteurs des contraventions au présent code qu'ils sont habilités à constater conformément au 8° de l'article L. 130-4. » ;

b) Il est ajouté un III ainsi rédigé :

« III. – Les exploitants d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage doivent produire à l'appui de leur demande tous éléments utiles permettant de vérifier la réalité de la contravention pour non-paiement du péage. »

II (*nouveau*). – Le code de procédure pénale est ainsi modifié :

1° Après l'article 529-5-1, il est rétabli un article 529-6 ainsi rédigé :

« Art. 529-6. – I. – Pour les contraventions pour non-paiement du péage constatées par les agents assermentés de l'exploitant d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage, y compris dans le cadre des dispositions de l'article L. 130-9 du code de la route, l'action publique est éteinte, par dérogation à l'article 521 du présent code, par une transaction entre l'exploitant et le contrevenant.

« Toutefois, les dispositions du premier alinéa ne sont pas applicables si plusieurs infractions dont l'une au moins ne peut donner lieu à transaction ont été constatées simultanément.

« II. – La transaction est réalisée par le versement à l'exploitant d'une indemnité forfaitaire et de la somme due au titre du péage.

« Ce versement est effectué dans un délai de deux mois à compter de l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé, auprès du service de l'exploitant indiqué dans la proposition de transaction.

« Le montant de l'indemnité forfaitaire et de la somme due au titre du péage est acquis à l'exploitant.

« III. – Dans le délai prévu au deuxième alinéa du II, le contrevenant doit s'acquitter du montant des sommes dues au titre de la transaction, à moins qu'il ne formule dans ce même délai une protestation auprès du service de l'exploitant. Cette protestation, accompagnée du procès verbal de contravention, est transmise au ministère public.

« À défaut de paiement ou de protestation dans le délai de deux mois précité, le procès-verbal de contravention est adressé par l'exploitant au ministère public et le titulaire du certificat d'immatriculation, ou l'une des personnes visées aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 121-2 du code de la route, devient redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée recouvrée par le Trésor public en vertu d'un titre rendu exécutoire par le ministère public. » ;

2° L'article 529-11 est ainsi modifié :

a) À la première phrase, après la référence : « 529-8 », sont insérés les mots : « ou l'avis de paiement de la transaction prévue par l'article 529-6 » ;

b) À la deuxième phrase, après le mot : « judiciaire », sont insérés les mots : « ou de l'agent verbalisateur » ;

3° Au premier alinéa de l'article 530, les mots : « ou au second alinéa de l'article 529-5 » sont remplacés par les mots : « au second alinéa de l'article 529-5 ou au second alinéa du III de l'article 529-6 » ;

4° L'article 530-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après la référence : « 529-5 », sont insérés les mots : « de celle prévue par le III de l'article 529-6 » ;

b) Au deuxième alinéa, les mots : « , et le premier alinéa de l'article 529-5 » sont remplacés par les mots : « le premier alinéa de l'article 529-5 ou le premier alinéa du III de l'article 529-6 » et les mots : « et le second alinéa de l'article 529-5 » sont remplacés par les mots : « , le second alinéa de l'article 529-5 et le second alinéa du III de l'article 529-6 ».

Mais il semble bien que les décrets prévus à l'article L130-4 définissant la liste des contraventions pour lesquelles les différents agents sont habilités n'aient pas tous été pris (voir articles R130-1 et suivants) et c'est le cas notamment des concessionnaires d'autoroutes. De plus il convient de souligner qu'il ne s'agit que de listes très limitatives de contraventions.

#### Article R130-4

Modifié par Décret n°2004-568 du 11 juin 2004 - art. 3 JORF 19 juin 2004

Les agents mentionnés aux 3° et 4° de l'article L. 130-4 peuvent constater les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt ou le stationnement des véhicules autres que celles prévues à l'article R. 417-9.

Les agents mentionnés au 5° et au 10° de l'article L. 130-4 peuvent constater les mêmes contraventions lorsqu'elles sont commises respectivement dans les enceintes portuaires ou dans l'emprise des aérodrômes.

Les agents mentionnés au 3° de l'article L. 130-4 peuvent également constater les contraventions prévues par l'article R. 211-21-5 du code des assurances.

La liste des services publics urbains de transport en commun de voyageurs prévue au 4° de l'article L. 130-4 est fixée par arrêté préfectoral.

Les agents mentionnés au 12° de l'article L. 130-4 peuvent constater les contraventions prévues par les articles R. 321-4, R. 323-16 et R. 323-19.

#### Article R130-5

Les agents mentionnés à l'article L. 116-2 du code de la voirie routière peuvent constater par procès-verbal les contraventions prévues par :

1° Les 1° et 2° de l'article R. 130-1 :

a) Lorsqu'elles sont connexes à des infractions à la police de la conservation du domaine public routier ;

b) Lorsqu'elles sont commises au droit ou aux abords de chantiers situés sur la voie publique et qu'elles ont ou peuvent avoir pour effet de porter atteinte à l'exploitation normale desdits chantiers ou à la sauvegarde du personnel employé sur ceux-ci .

En conclusion, les gestionnaires d'autoroutes concédées n'ont à ce jour aucun pouvoir propre de police.

### **Comparaison internationale**

La mission a examiné le cas des Pays-Bas parce qu'il s'agit d'un pays européen où le transport fluvial est très développé.

Aux Pays-Bas, les voies d'eau peuvent être gérées par 4 autorités publiques différentes : État national, provinces, municipalités et districts.

En général, seuls les officiers de police et des agents de police criminelle spécialisés sont autorisés à faire appliquer les règles de navigation. Les agents de police criminelle spécialisés sont affectés et employés par chaque autorité gouvernementale séparément. Ils sont formés comme des officiers de police judiciaire et partagent le même référentiel, qui émane du ministère de la justice.

En général, seuls des officiers spéciaux (appelés régulateurs de trafic) peuvent donner des instructions aux bateaux. Ces règlements s'imposent aux conducteurs de bateaux. Leur non observation expose à des poursuites et est sanctionnée comme une infraction majeure.

Dans le cas des manœuvres aux écluses, l'éclusier est l'autorité compétente. L'éclusier donne des instructions pour la fermeture et les manœuvres et peut déroger aux règles de navigation si la sécurité publique est engagée. Les instructions données par l'éclusier s'imposent et leur non observation sujette à poursuite bien qu'il ne s'agisse pas d'infraction majeure mais de violation des règles de trafic.

En principe, les règles de navigation relèvent de la loi criminelle. Le ministre des transports (et ses délégués) peuvent cependant exercer une autorité administrative, selon laquelle les bateaux peuvent être arrêtés et forcés de se conformer aux règles (par exemple, déchargement des bateaux, utilisation de pilotes, interdiction d'écluser, etc.). L'usage d'une mesure administrative est encadré par une loi. L'usage des forces administratives n'est possible que sur les canaux régis par le gouvernement national. Les Provinces, les municipalités et les districts n'ont pas cette compétence.

La législation de la navigation intérieure comporte 4 conventions internationales qui sont :

L'acte de Mannheim (concernant le Rhin)

La convention entre la Belgique et Pays-Bas concernant le canal de Terneusen et l'Escaut maritime

La Convention entre Belgique et Pays-Bas concernant la navigation sur la Meuse

La Convention entre l'Allemagne et les Pays-Bas concernant l'Ems

Ces conventions s'imposent aux autorités chargées des canaux aux frontières entre les PB et ses voisins.

Tous les autres canaux qui ne sont pas concernés par ces conventions sont du ressort direct du « Navigation Act » et pour ces canaux, il y a une réglementation spécifique.

Pour chaque règle spécifique, des officiers sont agréés par décision ministérielle.

Le « Navigation Act » stipule que le gestionnaire qui est listé en annexe est aussi autorité de police du canal. Si aucune autorité n'a été désignée, la municipalité dans laquelle se trouve le canal est automatiquement désignée.

Le « Navigation Act » précise que chaque entité rémunère les officiers responsables du contrôle des règles de navigation (à 85% le règlement de navigation intérieure)

De plus, chaque entité rémunère les officiers autorisés à donner des instructions qui s'imposent aux conducteurs de bateaux.

Les règlements contiennent des procédures spécifiques pour les écluses, qui donnent certains pouvoirs aux éclusiers, qui peuvent être des agents des 4 administrations déjà citées. Les éclusiers ne peuvent toutefois pas dresser eux-mêmes contravention. En cas d'infraction, l'éclusier contacte un officier de police ou un régulateur de trafic qui eux ont ce pouvoir. Si l'infraction est susceptible de créer un danger pour l'écluse ou les autres usagers, l'éclusier peut décider de refuser d'écuser le fautif ou le retenir dans le sas jusqu'à ce que la police arrive. Le « Navigation Act » sera modifié probablement en septembre prochain afin d'inclure les éclusiers dans les agents dotés de pouvoirs administratifs et notamment inspecter les bateaux, les faire stopper et donner des ordres sous la menace de sanctions.

En Belgique, bien que la gestion des canaux ait été décentralisée aux régions flamande et wallonne, la police est restée fédérale. Toutefois, le règlement général des voies navigables du Royaume indique bien que les patrons sont tenus d'exécuter les ordres des éclusiers. Les infractions correspondantes sont sanctionnées comme le montre l'extrait ci-dessous :

#### TITRE IV. Pénalités, mesures d'office, procès-verbaux, définitions

##### Art. 100. Infraction au présent règlement

Toute infraction au présent règlement ou aux règlements particuliers qui le complètent ou du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures , tout refus d'obtempérer à un ordre réglementaire donné par un des agents mentionnés à l'article suivant, toute fraude ou tentative de fraude des droits de navigation, sont punis des peines comminées par l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 6 mars 1818, amendé l'article 1er de la loi du 5 juin 1934.

Aux termes de l'article 1384 du Code civil, le père et la mère sont responsables des infractions commises par leurs enfants mineurs; les patrons, de celles commises par leurs ouvriers et par les hommes de l'équipage.

##### Art. 101. Personnes chargées de l'exécution

Sont spécialement chargés de l'exécution du présent règlement, du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures et des règlements particuliers:

les ingénieurs et conducteurs chargés du service de la navigation ou de la direction et la surveillance des chantiers ouverts sur les voies navigables ou leurs dépendances, les agents préposés à la manœuvre ou à la surveillance des ponts, écluses, déversoirs, etc., ou à la garde et à la police des voies navigables, ainsi que le personnel de l'Office de la navigation et du « Dienst voor de Scheepvaart » spécialement désigné à cet effet ;

le contrôleur et les agents spécialement attachés au service de la perception des droits de navigation;

les agents chargés du contrôle de la navigation et de l'administration du pilotage;

la gendarmerie nationale;

les fonctionnaires chargés de la police communale des localités riveraines des voies navigables.

##### Art. 102. Ordres des fonctionnaires préposés à la surveillance

Lorsqu'un bateau est coulé ou menace de couler bas, lorsqu'il est amarré d'une manière insuffisante ou placé de façon à gêner le passage et, en général, chaque fois qu'il s'agit d'assurer la liberté ou la sécurité de la navigation, de faciliter l'écoulement des eaux ou de sauvegarder les intérêts du régime de la rivière, l'ingénieur en chef directeur et, en cas d'urgence, tout fonctionnaire préposé à la surveillance de la voie navigable est autorisé à prescrire aux patrons les mesures qu'il juge nécessaires, alors même qu'elles ne sont pas prévues par le présent règlement.

Les patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres donnés. Faute de ce faire, ou s'ils ne se trouvent pas présents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office et à leurs frais. L'Etat de ces frais est vérifié et arrêté par l'ingénieur en chef directeur du ressort.

#### Art. 103. Procès-verbal

Toute contravention au présent règlement, au Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures et aux règlements particuliers est constatée par procès-verbal ou par tous autres moyens légaux.

#### Art. 104. Administrations communales - gendarmerie

Les administrations communales, la gendarmerie et toutes personnes revêtues d'une autorité publique doivent, si elles en sont requises, prêter main-forte pour l'exécution du présent règlement, du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures et des règlements particuliers.

#### Art. 105. Appel aux décisions des fonctionnaires

Il peut être appelé à l'ingénieur en chef directeur du ressort des décisions des fonctionnaires ou agents préposés à la surveillance des voies navigables, et au Ministre des Travaux publics des décisions de cet ingénieur en chef directeur, sans préjudice toutefois de l'exécution immédiate de ces décisions, s'il y a urgence.

#### Art. 106. Registre de réclamations

Les éclusiers sont pourvus d'un registre sur lequel les patrons ont le droit d'inscrire leurs réclamations concernant le service de la voie navigable.

#### Art. 108. Champs d'application

Le présent règlement est applicable, sous réserve des dispositions dérogatoires des règlements particuliers, à toutes les voies navigables actuelles du Royaume, à l'exception:

- 1° du canal maritime de Bruxelles au Rupel;
- 2° de l'Escaut maritime inférieur (en aval de l'origine amont de la rade d'Anvers);
- 3° de la partie belge des sections mitoyennes de la Meuse;
- 4° du canal de Gand à Terneuzen.

#### Art. 108 bis. Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures

En dérogation à l'article 108 du présent arrêté, les dispositions du présent arrêté ne sont applicables qu'aux eaux intérieures tombant dans le champ d'application du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures, dans la mesure où ils n'y sont pas contraires.

En conclusion, aussi bien en Belgique qu'aux Pays-Bas, les règlements imposent aux conducteurs de bateaux d'obéir aux ordres des agents du gestionnaire au moins pour la manœuvre des ouvrages. Les infractions sont sanctionnées mais constatées et verbalisées par une catégorie d'agents autres, agréés à cet effet, qu'ils soient ou non personnels employés par les gestionnaires du canal. Mais les canaux belges ou néerlandais sont tous gérés par l'État ou des collectivités locales (hors les districts aux Pays-Bas).

### **Propositions**

Les rivières, fleuves et canaux navigables du domaine public de l'État sont gérés pour la plupart par VNF mais aussi pour certains d'entre eux, soit directement par un service déconcentré du ministère chargé des transports (DDT), par un autre établissement public industriel et commercial (grand port maritime) ou par une société privée, comme c'est le cas de la Compagnie nationale du Rhône (CNR), ou plus tard sans doute un gestionnaire privé pour le futur canal Seine-Nord-Europe.

Il conviendrait que ces gestionnaires soient consultés pour l'élaboration des règlements particuliers de police (RPP) mis à la signature des préfets de départements, ce que prévoit bien la future réglementation projetée. En pratique, ce sont eux qui les élaborent car les mieux placés pour le faire, sous réserve qu'ils aient consulté tous ceux qui ont à en connaître : usagers, collectivités locales riveraines, services de sécurité, etc.

Il conviendrait de notre point de vue d'autoriser les gestionnaires à prendre des mesures de police sans que nécessairement elles fassent l'objet d'un arrêté préfectoral lorsqu'il s'agit de mesures localisées, limitées dans le temps et strictement liées à l'exploitation, l'entretien ou la modernisation : balisage de chantiers, interruption de circulation de courte durée pour travaux ou réparations d'avaries, mise en place d'alternats, limitation de vitesse, interdiction de stationner, etc. Ceci est encore plus vrai lorsqu'il s'agira d'interventions dans le cadre d'accidents ou de toute autre intervention aléatoire nécessitant une action immédiate.

Au vu des difficultés qu'a la route à accorder aux agents des exploitants la possibilité de verbaliser les infractions, il serait illusoire de croire que cela serait plus aisé pour la voie d'eau. Comme de plus il a été déjà signalé dans le premier rapport que les chefs de service rapportaient une réticence certaine des agents en charge des manœuvres aux écluses de dresser procès-verbal, que sur le Rhin ou le Rhône confié à la CNR, la pratique du signalement des bateliers aux forces de gendarmerie était jugée suffisante, la mission confirme sa position antérieure : les constats d'infraction et la perception des amendes devraient être le fait des officiers de police judiciaire (police nationale et gendarmerie fluviale) ou des agents assermentés placés en dehors du gestionnaire du canal. Encore faut-il affirmer dans le règlement général de police que le non respect des instructions des agents du gestionnaire constitue une contravention susceptible de sanction.

S'agissant des canaux gérés par les **collectivités locales**, il conviendrait de s'inspirer de ce qui est pratiqué pour les routes et les ports maritimes.

C'est-à-dire, que sans reprendre les particularités qui donnent au maire des pouvoirs de police sur les routes nationales ou départementales à l'intérieur des agglomérations ou la notion de voie à grande circulation, le pouvoir de police de la navigation pourrait être confiée par la loi au président du conseil régional pour les canaux décentralisés à la région, au président du conseil général pour les canaux décentralisés au département, au président de la structure ad hoc en cas de décentralisation à une intercommunalité (comme la loi 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales reconnaît aux maires la possibilité de déléguer leur pouvoir de police au président d'une intercommunalité).

Ainsi serait-il opéré par analogie avec les ports maritimes, sans qu'il soit distingué le cas des marchandises dangereuses :

Extrait du code des ports maritimes

Article L302-4

Au sens du présent livre, l'autorité portuaire est :

- a) Dans les ports maritimes autonomes, le directeur du port autonome ;
- b) Dans les autres ports maritimes relevant de l'État, le représentant de l'État ;
- c) Dans les ports maritimes de commerce, de pêche et de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent.

**L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est :**

- a) Dans les ports maritimes autonomes, le directeur du port autonome ;
- b) Dans les autres ports maritimes relevant de l'État, le représentant de l'État ;
- c) Dans les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses et qui figurent sur une liste arrêtée par l'autorité administrative, le représentant de l'État ;
- d) Dans les autres ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité ou du groupement compétent.



#### **1.4. CONSÉQUENCES POUR LES SERVICES DE NAVIGATION**

Les agents des bureaux de police de la navigation des différents services de navigation, dont les effectifs sont d'ailleurs non compris dans les effectifs fléchés de la mise à disposition de VNF, ont vocation à suivre les agents situés souvent dans les mêmes structures des centres d'instruction vers les services déconcentrés cités au 1.1. Leur rôle sera de valider celles des décisions qui resteront soumises à la signature des préfets et de collaborer avec les forces de l'ordre aux différents contrôles des bateaux et de leurs conducteurs.

Dans les délégations territoriales de VNF nouvellement constituées, les arrondissements chargés de l'exploitation prépareront les projets de RPP à soumettre à la signature des préfets de département en concertation avec les services transport des DREAL concernées, instruiront avec les subdivisions territoriales les décisions temporaires d'exploitation. La plupart d'entre elles concernant l'exploitation, la circulation des bateaux, le stationnement, les restrictions de circulation l'entretien ou la modernisation des ouvrages seront de compétence VNF, dont les missions seront adaptées à cette fin, et feront directement l'objet d'un avis à la batellerie au nom de VNF, celles d'entre elles qui concernent les manifestations nautiques et donc programmables seront instruites et soumises à la signature du préfet, puis diffusées par voie d'avis à la batellerie.

## **2. LA POLICE DE L'EAU**

### **2.1. POSITIONNEMENT DES AGENTS ACTUELLEMENT AFFECTÉS DANS LES SERVICES NAVIGATION**

Le principe retenu par le rapport d'étape du service unique de police de l'eau dans chaque département aboutit au rattachement des agents des services de navigation chargés de la police de l'eau à la DDT de chaque département.

Ceci est facile dans le cas des agents déjà positionnés en DDT ; en ce qui concerne les agents des 7 services de la navigation, il s'agira donc de les répartir entre les DDT de leur ressort.

Par lettre de mission du 19 avril 2010 il a été demandé d'explicitier la solution à mettre en œuvre, et de préciser les missions de coordination, à définir, qui devraient être assurées au niveau régional.

Ainsi que le préconisait le rapport d'étape n°007031-01 de novembre 2009, le principe du transfert des agents chargés de missions régaliennes de police de l'eau au sein des DDT est arrêté, les agents des services de navigation ayant tout naturellement vocation à exercer les tâches concernant la police de l'eau qui leur étaient dévolues sur certaines portions du domaine public fluvial, au sein des services de police unique de l'eau prévu par la circulaire du 26 novembre 2004 (dont l'objet est la déclinaison de la politique de l'État en département dans le domaine de l'eau et l'organisation de la police de l'eau et des milieux aquatiques.)

Ainsi, ces agents, qui exerçaient leurs compétences dans des zones géographiquement délimitées (définies par l'arrêté du 7 novembre 2006 désignant les services de police de l'eau compétents sur la liste des cours d'eau définie par l'arrêté du 24 février 2006 pris en application de l'article 7 du décret n° 2005-636 du 30 mai 2005 relatif à l'organisation de l'administration dans le domaine de l'eau et aux missions du préfet coordonnateur de bassin) devront-ils être rattachés aux services chargés de la police de l'eau dans chaque Direction Départementale des Territoires dans le ressort de laquelle ces portions du domaine public fluvial se situent.

La mise en œuvre consistera à identifier les ETP et agents chargés de la police de l'eau au sein des SN et à modifier leur rattachement en les transférant en DDT. L'existence par définition d'une DDT au siège de chaque SN, ainsi que le nombre relativement faible d'agents concernés (hors Île-de-France) permet en pratique d'envisager ces transferts sans difficultés sociales majeures.

### **2.2. CAS DE L'ÎLE DE FRANCE**

En Ile de France : les services de navigation chargés de police de l'eau sont intégralement transférés dans un service unique, au sein de la DRIEE, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2010 en application du décret 2010-687 du 24 juin 2010 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'État dans la région et les départements d'Île-de-France.

Il s'agit d'un service unique spécialisé, dirigé par un chef, placé sous l'autorité hiérarchique du DRIEE : l'unité territoriale eau –Axes et Paris proche couronne.

Géographiquement, ce service a pour zone de compétence les portions de territoire précédemment définies dans l'arrêté du 7 novembre 2006 désignant les services police de l'eau compétents.

Cet ensemble constitue non pas un axe, mais des axes.

Au sein de ce territoire, il faut distinguer les zones couvertes par la Cellule Police de l'Eau Spécialisée soit tout le territoire sauf les 4 départements constituant la zone géographique dite « Paris proche couronne », soit Paris, la Seine-Saint-Denis, les Hauts de Seine et le Val de Marne, où est compétente un autre sous ensemble de l'Unité territoriale Eau : la Cellule Paris Proche Couronne.

Ces deux sous ensemble traitent les mêmes thématiques de police de l'eau sur l'ensemble des masses d'eau.

*Notons qu'il s'agit là d'une complication dans la répartition de tâches similaires en 2 sous territoires qui n'apparaît pas dans l'organigramme et peu sur la carte « territoire de compétence de l'UT Eau. », et peu clairement également dans le tableau «répartition des dossiers entre cellules », annexé à la note d'organisation applicable à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2010.*

## **2.3. MISSIONS DE COORDINATION DES DREAL**

A l'instar de ce qui se fait généralement déjà pour la coordination de la police de l'eau des DDT, les services de police de l'eau des ex SN nouvellement intégrés aux DDT ont vocation à connaître le même type de coordination.

Cette coordination se fait aujourd'hui à deux niveaux :

- coordination régionale au niveau des DREAL, qui passe essentiellement par la participation des DREAL aux réunions des MISE départementales : programmes et thématiques de contrôle ; échanges techniques ; etc.
- coordination supra régionale au niveau des DREAL de bassin :

Ce dernier point est probablement un peu plus délicat : la coordination supra régionale pourrait en effet s'envisager selon deux options : soit au niveau de la DREAL de bassin, à l'instar de ce qui se fait déjà pour la police de l'eau en général ; soit au niveau d'une notion plus habituelle dans les activités de VNF, à savoir la notion d'axe. Il serait alors nécessaire d'identifier une structure susceptible de porter cette « coordination au niveau de l'axe ». Il est très probable que le niveau de la DREAL de bassin recouvre très largement cette notion : il peut y avoir plusieurs axes à l'intérieur d'un bassin, mais il conviendrait d'envisager le cas où un axe se trouve sur plusieurs bassins.

Tout ceci conduit à préconiser la coordination supra régionale au niveau des DREAL de bassin. Au demeurant, cette coordination de bassin est importante, mais ne concerne essentiellement que le suivi de la mise en œuvre des SDAGE et les programmes de mesures. Ainsi que l'explique le DREAL du bassin Rhône Saône, cette organisation permet la poursuite au niveau du bassin du rôle de coordination et de garant de cohérence sur les sujets à enjeu d'axe : PCB, doctrine PPR inondation. De même, le DREAL Lorraine décrit cette organisation en évoquant l'utilisation de modèles de propagation des pollutions accidentelles par axe (Moselle et Meuse).

### 3. POLICE DE LA PÊCHE ET DE LA CHASSE

La police de la chasse est régie par le titre II du livre IV (faune et flore) du code de l'environnement et la police de la pêche en eau douce par le titre III du même livre. Régaliennes par essence, elles sont conduites sous l'autorité du préfet de département par la direction départementale des territoires (précédemment, la DDAF). La DDT dispose à cet effet des agents des services départementaux de l'ONCFS et de l'ONEMA<sup>3</sup> (ces agents, lorsqu'ils sont en mission de police de surveillance, relèvent de l'autorité fonctionnelle du préfet). Les polices de la chasse et de la pêche doivent bien entendu s'exercer sur tout le territoire départemental, domaine public inclus.

Il revient à la DDT de préparer un plan de contrôle pour l'eau et les milieux aquatiques et au préfet de l'adopter en mission inter-services de l'eau (MISE), conformément à la circulaire interministérielle du 26 novembre 2004. Ce plan répartit les missions et les priorités entre les différents corps de police, dont l'ONEMA et même l'ONCFS. L'intention du MEEDDM est d'étendre la formule, qui a fait ses preuves, à toutes les polices de la nature (chasse, faune sauvage et flore, espaces naturels, biodiversité).

Qu'en est-il dans les faits sur le domaine public fluvial ? Il semble que les plans de contrôle des MISE départementales tendent à le délaisser. Selon la fédération nationale des pêcheurs, on n'y verrait guère les agents de l'ONEMA, et les rares procès-verbaux de pêche émaneraient de l'ONCFS, un peu moins absent. Le DPF semble donc peu surveillé pour la chasse et surtout pour la pêche, encore moins pour la nature ou la biodiversité. C'est un paradoxe, si l'on songe que les enjeux y sont sérieux, et qu'il revient à l'État de donner l'exemple.

Cette situation doit être redressée, tout en confortant l'organisation existante. Le préfet de département, par la DDT, doit réserver dans ses plans de contrôle pour la chasse, la pêche et la nature une place convenable dans le DPF et mobiliser dans la mesure nécessaire les agents commissionnés et assermentés de la DDT, de l'ONCFS, de l'ONEMA, au besoin de la gendarmerie et de la police nationale. Pour trancher avec la déshérence dont cet espace est victime, des opérations particulières pourraient être montées, notamment dans la répression du braconnage.

Si les services gestionnaires (VNF, DDT, collectivités territoriales) ne sont pas concernés en tant que tels par les missions régaliennes, ils doivent pour autant assurer pleinement leurs responsabilités en conservation du domaine, en se coordonnant au besoin avec les services de police de l'eau, de la chasse et de la nature des DDT<sup>4</sup>. Cette coordination paraît toute naturelle dans le cas du DPF de l'État non remis à VNF, puisque le service gestionnaire se trouve également en DDT.

Le décret n° 91-797 du 20 août 1991 dispose que, sur le domaine confié à VNF, « *le droit de pêche et le droit de chasse sont exploités par l'État dans les conditions habituelles* » et que « *l'État reverse à l'établissement public les produits du droit de pêche et du droit de chasse* » (art. 16). L'établissement public a ainsi un intérêt direct à veiller à la conservation du domaine et à faire valoir auprès de la DDT que le domaine public ne doit pas être le parent pauvre de la police de la nature.

---

<sup>3</sup> Par eux-mêmes, ces deux établissements publics de l'État n'ont pas de pouvoirs de police.

<sup>4</sup> VNF pourrait d'ailleurs être associé aux travaux des MISE départementales (comme les agences de l'eau le sont souvent), mais ce n'est pas une nécessité.

## 4. POLICE DE LA PRÉVENTION DES CRUES ET DE LA PRÉVENTION DES INONDATIONS

L'évolution de l'organisation pour la prévision des crues et l'hydrométrie fait l'objet d'une circulaire récente élaborée par le SCHAPI (service central d'hydrométéorologie et d'appui à la prévision des inondations) qui vise notamment à faire atteindre à chaque SPC (service de prévision des crues) une taille critique et à préciser le rôle des DREAL de bassin et de la DRIEE pour l'Île-de-France. La circulaire demande à chaque bassin hydrographique de proposer une organisation optimale et resserrée des SPC pour le 30 novembre prochain, ce qui devrait conduire ensuite à la révision des SDPC (schémas directeurs de prévision des crues) et des POH (plans d'organisation de l'hydrométrie) à l'horizon du 31 juillet 2010.

La circulaire indique qu'afin de faire bénéficier les SPC d'un soutien technique plus solide et d'une plus forte proximité avec les services traitant d'hydrométrie et d'hydrologie, il sera nécessaire pour les SPC actuellement rattachés à une DDT de viser un rattachement à une DREAL, soit à l'échelon régional, soit à l'échelon du bassin. Pour les SPC actuellement rattachés à un service de navigation, le rattachement à une DREAL sera étudié comme une hypothèse préférentielle. La circulaire précise aussi que les SPC pourront garder leur localisation actuelle hors chef-lieu de région en constituant une antenne délocalisée de la DREAL.

Actuellement sur les 22 SPC, un seul est rattaché à un établissement public –Météo France, comme le permet l'article R5464-1 du code de l'environnement- et deux seulement sont rattachés à un service de navigation :

- le service de navigation de la Seine pour le secteur de l'Oise et de l'Aisne
- le service de navigation de Strasbourg pour le secteur Rhin et Sarre

### 4.1. OISE ET AISNE

Le SPC Oise Aisne composé d'un cadre A, de 6 techniciens prévisionnistes, d'une secrétaire et d'un dessinateur est rattaché à l'arrondissement Picardie du service à Compiègne.

Il convient de souligner que ce service concentre les compétences en hydrologie du service mobilisées aussi pour les études sous maîtrise d'ouvrage de VNF, par exemple la modernisation des barrages. Le transfert de cette unité vers un autre service déconcentré de l'État suppose qu'une convention soit établie entre la délégation territoriale de VNF et le service d'accueil afin de permettre le maintien, au moins dans une phase transitoire, d'une collaboration dont le futur SPC aurait d'ailleurs aussi le bénéfice puisque la présence d'agents sur le terrain représente aussi un atout pour le SPC dans la remontée des informations et que la gestion des plans d'eau de la compétence de VNF.

Sans vouloir orienter les choix, la mission constate que les liens avec l'ex DIREN de bassin de ce SPC qui utilise d'ailleurs les mêmes logiciels, entretenus depuis de nombreuses années, militent pour un rattachement du SPC à la future DRIEE, sans délocalisation, ce qui sera le cas aussi d'ailleurs du service de police de l'eau.

## 4.2. RHIN ET SARRE

Le SPC Rhin-Sarre est rattaché à l'arrondissement fonctionnel du service de navigation de Strasbourg, plus précisément dans la cellule « annonce et prévision des crues ». Il est constitué de 6 agents dont un cadre A, 3 techniciens, 1 catégorie C et 1 OPA. Pour le Rhin, il utilise principalement pour ses prévisions les données de l'Office fédéral de l'environnement de la Confédération suisse, l'OFEV qui est le service fédéral compétent en matière d'environnement, intégré au département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) ainsi que les prévisions accessibles par Internet de la Hochwasser Vorhersage Zentrale (HVZ) du Bad Württemberg mais aussi le modèle EDF PrevRhin. Pour la Sarre, intégrée dans le programme de la commission internationale pour la protection de la Moselle et de la Sarre (CIPMS), le SPC agit dans le cadre d'un accord du 1<sup>er</sup> octobre 1987 qui indique les modalités d'échanges des informations avec Belges, Luxembourgeois et Allemands. Le SPC utilise aussi les informations venant du Saarland.

La mission considère, là aussi, que le gestionnaire de l'infrastructure ne saurait être désintéressé à la question tant est grand le lien avec la gestion opérationnelle des plans d'eau. Celle-ci suppose le maintien d'une permanence 24h/24 sur ces sujets, et la mobilisation de moyens importants en période de crise. En parallèle, la gestion des digues de hautes eaux du Rhin (compétence de l'État au titre de la loi de 1891, dont le Ministère ou VNF n'ont jamais pu déterminer si elles avaient ou non été confiées à VNF) nécessite la mobilisation de moyens importants pour assumer ces missions.

La solution proposée consiste là aussi à établir une convention entre VNF et le service d'accueil du SPC qui fixerait les obligations et responsabilités réciproques.

En ce qui concerne la gestion des inondations du Rhin, VNF restera, en tant qu'exploitant, l'un des acteurs principaux du plan d'intervention franco-allemand (consignes franco-allemandes réalisées dans le cadre de la convention franco-allemande de 1969 et de 1982). A ce titre, il continuera à participer à des groupes d'experts et aux commissions franco-allemandes. A ce jour ces participations à ces instances se font à la fois en tant que service de l'État (notamment au titre de la police de l'eau pour les inondations) et VNF et en général par les mêmes personnes (exclusivement par des catégories A).

Cette imbrication des fonctions de prévision des inondations et de gestion de l'infrastructure, qui plus est internationale, est particulièrement mise en évidence dans le rôle du CARING exposé dans une note du service ci-dessous :

### Rôles du CARING (Centre d'Alerte Rhénan et d'Information Nautique de Gamsheim)

Situées environ 20 km à l'aval de Strasbourg, les écluses de Gamsheim sont les plus grandes écluses françaises pour la navigation intérieure. Chaque année y transitent près de 35 000 bateaux et près de 25 millions de tonnes de fret.

Sur ce site éclusier, le CARING (Centre d'Alerte Rhénan et d'Information Nautique de Gamsheim) est le centre opérationnel du service de la navigation de Strasbourg – direction interrégionale de VNF.

Construits en 1974 dans le cadre de la réalisation de la chute de Gamsheim, les locaux du CARING abritaient à l'origine un poste de vigie où l'agent de service contrôlait la position des bateaux dans les sas.

Ces missions de vigie ont été très vite élargies à la transmission de renseignements aux navigants et aux ports, au traitement de données relatives aux crues et aux pollutions. Le CARING est officiellement créé en 1977.

L'incendie de l'usine chimique Sandoz à Bâle le 1<sup>er</sup> novembre 1986 va renforcer les missions du CARING. Les eaux d'extinction de l'incendie se déversent dans le Rhin provoquant une catastrophe écologique sans précédent (pollution des eaux, mortalité de poissons, ...). Les États européens riverains du fleuve décident de réagir et s'engagent à créer un système d'information permanent et d'alerte internationale. Sur le secteur français, le CARING qui est alors déjà opérationnel, est désigné pour assumer ces tâches régaliennes sous l'autorité du préfet de région.

Depuis 1986 les missions du CARING ont évolué et se sont diversifiées. Il a un rôle d'organe de réception et de transmission d'informations en matière de surveillance liée à la sécurité et à la lutte contre la pollution et d'organe de gestion de crise pour le service.

Ce rôle est assuré pour l'ensemble du réseau des voies d'eau gérées par le service. Il sert de support dans l'exercice des missions dévolues au cadre de permanence du service.

Le CARING fonctionne 24 heures sur 24 tous les jours de l'année. Sept agents bilingues occupent respectivement le poste par quarts de huit heures sous l'autorité d'un chef d'exploitation.

Il dispose d'outils de communication performants (central téléphonique sécurisé, postes radio divers avec canaux de sécurité, télétransmission par télécopies, surveillance par télégestion des secteurs stratégiques et ouvrages divers).

Les principales missions du CARING sont les suivantes :

Gestion et suivi des crues,

surveillance et lutte contre les pollutions,

suivi du transport des matières dangereuses sur le Rhin,

diffusion d'informations : à la batellerie, aux services publics, aux autorités françaises et étrangères, ...

#### ***Gestion des crues.***

Chaque matin le CARING est destinataire des prévisions du débit du Rhin sur 3 jours au droit de Rheinfelden situé en amont de Bâle. Ce document est étudié et lorsque des dépassements des valeurs seuils sont constatés ou que des prévisions indiquent l'arrivée d'une onde de crue, le CARING est placé en état d'alerte. Les préfectures des départements, les communes et les services concernés sont avisés. La cellule de crise du CARING est activée, un renfort en personnel est mis en place tant sur le terrain qu'au centre. Les prévisions suisses sont affinées par les informations complémentaires données par un modèle de prévision à 6 heures d'EDF. Un suivi heure par heure de l'évolution des niveaux et des débits en différents points de mesure est mis en place. L'évolution de la situation et les différentes conséquences de la crue sont communiquées par télécopies aux différents services et communes concernés. La décision d'arrêt de la navigation sur le Rhin ainsi que la gestion et le stationnement des bâtiments incombent au CARING suivant des règlements préétablis.

Conformément aux « Consignes d'exploitation franco-allemandes des ouvrages du Rhin pour l'écroulement des crues et dans des cas particuliers » (Classeur gris) il assure une assistance aux responsables de la mise en œuvre des mesures d'écroulement des crues (Polder de la Moder, Polder d'Erstein, manœuvres exceptionnelles sur le Grand Canal d'Alsace, barrage agricole de Strasbourg-Kehl, barrage de Brisach). La manœuvre des différents ouvrages de protection contre les crues (barrage de Munchhausen, porte de garde du port aux pétroles de Strasbourg, divers ouvrages d'alimentation) est pilotée par le CARING.

Durant cette période de crise, le CARING se transforme en un centre opérationnel où des représentants de la gendarmerie fluviale et territoriale, des officiers des services d'incendie et de secours... décident des mesures à prendre sur le conseil des responsables du CARING sous l'autorité des préfets. Des informations affluent des équipes de surveillance mais aussi du système de télésurveillance des différents sites. Elles sont immédiatement analysées puis retransmises avec des propositions aux différentes protections civiles.

Lors de la décrue, un message de fin d'alerte est émis et le bilan et l'historique de la crue sont constitués.

#### ***Surveillance et lutte contre les pollutions***

Pour lutter contre les pollutions du Rhin, le CARING est relié à la station de prélèvement et d'alerte de Huningue près de Bâle et reçoit en temps réel des informations relatives à la qualité de l'eau de ce secteur. Les pollutions sur le Rhin peuvent aussi être observées et signalées par les agents en poste sur le terrain, les usagers de la voie d'eau, ses riverains voire le pollueur lui-même.

En fonction de la gravité et du type de pollution, le CARING commence par alerter les autorités compétentes afin que soient prises les premières mesures d'urgence. Il intervient comme conseiller technique auprès de la protection civile, demande la fermeture des différentes prises d'eau tout au long de la zone de propagation de la pollution tant du côté français qu'allemand. L'évolution de la pollution est surveillée et si la gravité de la pollution le justifie, il peut proposer à la protection civile le déclenchement du « Plan international d'avertissement et d'alerte Rhin ».

Le CARING est aussi équipé du logiciel de propagation des pollutions « Rynalarm ». Des simulations peuvent être réalisées pour estimer la diffusion des polluants incriminés et anticiper les mesures à prendre pour lutter contre la pollution.

Il peut également mobiliser, sous l'autorité du cadre d'astreinte du service, le « Pôle pollution » constitué d'une équipe d'intervention et des moyens tels que barrages anti-pollution, écrémeuses, bateaux d'intervention...

#### ***Suivi du transport des matières dangereuses sur le Rhin.***

Le Rhin est une infrastructure majeure pour le transport des matières dangereuses. 8 millions de tonnes transitent en moyenne à Gamsheim sur plus de 5 000 bâtiments.

Les dispositions du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin prévoient que tout bâtiment transportant des matières dangereuses a l'obligation de s'annoncer auprès des différents centres d'informations nautiques. L'annonce porte sur le nom du navire, ses caractéristiques, le code ONU des matières dangereuses transportées ainsi que leur quantité, le nombre de personnes à bord, le port de départ et de destination.

Le CARING centralise ces informations pour chaque bateau pénétrant sur son domaine de compétence entre Bâle et Lauterbourg. Ces informations sont échangées par réseau informatique avec les autres centres d'informations nautiques situés à l'aval en Allemagne et à l'amont en Suisse. Chaque bateau transportant des matières dangereuses est ainsi suivi en continu. Cela permet de mobiliser rapidement les moyens nécessaires et de prendre immédiatement les mesures adaptées en cas d'avarie, d'accident ou d'incendie concernant un bateau transportant des matières dangereuses.

Le CARING dispose de plusieurs banques de données répertoriant 70 000 produits ainsi que les caractéristiques des bâtiments les transportant. Ces outils permettent de renseigner très rapidement les services de la protection civile sur les risques pour les personnes, la qualité de l'eau et de l'air en cas d'incident incriminant un tel bateau. Le CARING est aussi équipé d'un réseau radiotéléphonique, qui couvre l'ensemble de son domaine de compétence (Huningue à Lauterbourg) avec son propre canal de sécurité (canal 19) et peut ainsi communiquer en toutes circonstances avec les bateliers.

### ***Diffusion d'informations à la batellerie, aux services publics***

Chaque jour à 5 heures et à 7 heures, l'agent de permanence au centre recueille des informations sur les débits et les hauteurs d'eau du Rhin, de la Sarre et de la Moselle. Ces données sont envoyées aux utilisateurs de la voie d'eau et diffusées en français et en allemand sur des répondeurs téléphoniques.

Il participe à l'élaboration et aux exercices divers (P.P.I., P.S.S., plan O.R.S.E.C...).

Il informe, en cas d'incidents divers sur les cours d'eau, les autorités concernées (Préfectures, Protections civiles, autorités allemandes et suisses, E.D.F....)

Le CARING rédige, en dehors des heures ouvrables et sous l'autorité du cadre d'astreint du service, des avis à la batellerie.

Ce centre est à l'écoute de la batellerie, il renseigne les usagers de la voie d'eau sur les chômages, les arrêts et reprises de sas non programmés, les prévisions d'arrêts de navigation lors des crues ...et tout autre renseignement qui peuvent améliorer la navigation rhénane. Il intervient également pour réguler la navigation en cas d'accident, incident, pollution...

Le CARING est destinataire des alertes précipitations de Météo-France qui seront immédiatement retransmises à l'ensemble du Service de la Navigation de Strasbourg.

### ***Relations internationales***

Le CARING communique régulièrement avec les différents centres des états riverains du Rhin : Bâle pour la Suisse, Oberwesel et Duisbourg pour l'Allemagne et Nimègue pour la Hollande sur les conditions de navigation, le transport des matières dangereuses sur le Rhin, les arrêts de navigation...

Dans le cadre de l'amélioration de la sécurité sur le Rhin (lutte contre la pollution, suivi du transport des matières dangereuses, communication en cas d'accident de navigation...) le CARING participe à différents groupes de travail internationaux pilotés par la CIPR (Commission Internationale pour la protection du Rhin) ou la CCNR (Commission Centrale pour la Navigation du Rhin).

### ***Évolution relative aux moyens***

L'accroissement des missions du CARING, qui est appelé à se poursuivre au regard des perspectives de développement en terme d'exploitation et de sécurité, conduira de plus en plus à faire peser sur son opérateur une charge de travail et de responsabilité qui seront excessives pour un opérateur (unique, hormis situation de crise marquée).

Cela va conduire le service à envisager de mettre en place un second centre opérationnel, dans le Haut-Rhin en faisant exercer ces missions par le poste de commandement des écluses à grand gabarit de Niffer, qui est passé, du fait de la croissance du trafic, en fonctionnement 24h/24 depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008.

Ce centre déléguera le CARING d'un certain nombre de ses tâches et l'appuiera dans l'exercice de ses attributions en cas de crise.

Dans ces conditions, la mission suggère que le CARING reste sous la responsabilité de VNF et que sa cellule SPC soit par contre transférée à une DREAL, soit d'Alsace, soit de Lorraine (qui est la DREAL de bassin), tout en maintenant sa localisation à Strasbourg.



## 5. COMPLÉMENTS SUR LES SERVICES DE NAVIGATION RATTACHÉS À DES DDT

En dehors des services de navigation, plusieurs DDT sont délégataires de VNF pour la gestion des voies navigables. Il s'agit des DDT de Haute-Marne pour le canal entre Champagne et Bourgogne, de la DDT de la Nièvre (qui constitue la direction interrégionale du Centre-Est) pour l'Yonne, les canaux du Nivernais, du Loing, de Briare, latéral à la Loire et de Roanne à Dijon, de la DDTM de Loire Atlantique pour la Loire, de la DDT de la Côte d'or pour le canal de Bourgogne, de la DDT de Saône et Loire pour le canal du Centre, de la DDT de la Dordogne pour la Dordogne et de la DDT du Lot-et-Garonne pour la Dordogne. Le tableau ci-dessous reprend les éléments des réponses au questionnaire parvenues à la mission.

POLICE DE L'EAU									
service	signataire	fonction	consistance réseau	nbre de départements sous compétence	nbre PV eau en 3 ans	nbre agents impliqués	ETP	agents assermentés eau	observation
DDT 24	Gandon	chef SEER	13,8 km Dordogne	1 (24)	0	3	0,2		
DDT 52	Vuittenez	chef service VN		5 (52, 21, 51, 55, 70)	2	0	0	3	la police sur les voies VNF est faite par le service police de la DDT (SFEMA)
DDT 47	Riffaud	unité DPF	canal de Garonne dans le 47	1 (47)	0	13	7,35	3	
DDT 58	Gazet	bureau MA		4 (58, 18, 71, 03)	0		1,65	1	

POLICE DE LA NAVIGATION									
service	signataire	fonction	consistance réseau	nbre de départements sous compétence	nbre PV eau en 3 ans	nbre agents impliqués	ETP	agents assermentés navigation	observation
DDT 24									
DDT 52	Vuittenez	chef service VN			1			2	
DDT 47	Riffaud	unité DPF			14	5	1,09	2	pas de gendarmerie
DDT 58	Cligniez	chef service Loire & VN			2	7+3	2+0,4 1	25	pas de gendarmerie. Le SSPR exerce hors réseau VNF

# Annexes

## 1. Lettre de commande du 19 avril 2010



*Secrétariat général*

Direction générale des infrastructures, des transports  
et de la mer

Paris, le 13 AVR. 2010

**Le ministre d'État**

9

Monsieur le Vice-président du Conseil général  
de l'écologie et du développement durable

Nps ref.: SG04265

Affaire suivie par :  
Marie VERGOS

Fabienne TROMBERT

1490, 60  
Cope house  
+ 4 specimens

M. 3000	60
White-Je flowered	1
M. 3001	2
M. 3002	1
M. 3003	2
M. 3004	5
M. 3005	1
M. 3006	1
M. 3007	1
M. 3008	1
M. 3009	1
M. 3010	1
M. 3011	1
M. 3012	1
M. 3013	1
M. 3014	1
M. 3015	1
M. 3016	1
M. 3017	1
M. 3018	1
M. 3019	1
M. 3020	1
M. 3021	1
M. 3022	1
M. 3023	1
M. 3024	1
M. 3025	1
M. 3026	1
M. 3027	1
M. 3028	1
M. 3029	1
M. 3030	1
M. 3031	1
M. 3032	1
M. 3033	1
M. 3034	1
M. 3035	1
M. 3036	1
M. 3037	1
M. 3038	1
M. 3039	1
M. 3040	1
M. 3041	1
M. 3042	1
M. 3043	1
M. 3044	1
M. 3045	1
M. 3046	1
M. 3047	1
M. 3048	1
M. 3049	1
M. 3050	1
M. 3051	1
M. 3052	1
M. 3053	1
M. 3054	1
M. 3055	1
M. 3056	1
M. 3057	1
M. 3058	1
M. 3059	1
M. 3060	1
M. 3061	1
M. 3062	1
M. 3063	1
M. 3064	1
M. 3065	1
M. 3066	1
M. 3067	1
M. 3068	1
M. 3069	1
M. 3070	1
M. 3071	1
M. 3072	1
M. 3073	1
M. 3074	1
M. 3075	1
M. 3076	1
M. 3077	1
M. 3078	1
M. 3079	1
M. 3080	1
M. 3081	1
M. 3082	1
M. 3083	1
M. 3084	1
M. 3085	1
M. 3086	1
M. 3087	1
M. 3088	1
M. 3089	1
M. 3090	1
M. 3091	1
M. 3092	1
M. 3093	1
M. 3094	1
M. 3095	1
M. 3096	1
M. 3097	1
M. 3098	1
M. 3099	1
M. 3100	1

Class: A.100.000  
1.5 AYA 2010

Par lettre du 4 décembre 2009 vous nous avez transmis le rapport d'étape sur les missions régaliennes des services de navigation produit par Isabelle MONTEILS, Vincent ALLAIS, Christian D'ORNELLAS et Philippe RATTIER et nous vous en remercions.

Ce rapport répond à la demande du 3 septembre 2009, et les analyses et les propositions produites vont permettre de préparer les décisions dans le contexte particulier de la réorganisation territoriale des services de l'État et de la nécessaire clarification des rôles entre les différents acteurs intervenant sur les voies et cours d'eau.

Pour ce faire, et après examen et échanges avec les autres directions concernées par les préconisations de ce rapport, il nous apparaît souhaitable que ces premières conclusions soient complétées et approfondies sur les aspects suivants :

- 1) En sus des missions recensées dans le rapport, la délivrance des licences de patron pilote sous l'autorité des préfets de département et le contrôle du cabotage des bateaux étrangers méritent un examen complémentaire. A cet égard, la piste d'un rattachement du contrôle du cabotage des bateaux étrangers aux DREAL en synergie avec les services de transports qui disposent déjà, avec le corps des contrôleurs des transports terrestres des compétences similaires pour le secteur des transports routiers, pourrait être examinée.

Présent  
pour  
l'avenir

non-development-durable may be

Tout Pascal 4 - 92055 La Defense cedex - Tel. 33 (0)1 40 81 38 02 - Fax 33 (0)1 40 81 65 02

- 2) Par ailleurs, s'agissant des missions bien identifiées dans le rapport, des approfondissements apparaissent nécessaires pour les polices suivantes :

- Police de la navigation

En ce qui concerne *la composante administrative* de cette police, le rapport va dans le sens d'un renforcement du rôle des gestionnaires d'infrastructures. Il est souhaitable que les missions qui pourraient relever du gestionnaire d'infrastructure (VNF, collectivité territoriale, CNR, Etat...) et donc être transférées à terme à celui-ci, soient précisément identifiées et distinguées de celles qui relèveront toujours de l'Etat. Il conviendrait d'approfondir les parts gestionnaire/Etat selon qu'il s'agisse de VNF, de la CNR ou des collectivités territoriales (celles-ci pourraient avoir plus de compétences) après comparaison avec les modalités selon lesquelles ce sujet est traité dans les domaines autoroutier et ferroviaire.

En ce qui concerne *la composante répressive* de la police de la navigation, le rapport propose de la transférer complètement aux forces de police en uniforme, sous réserve que soient clarifiés les pouvoirs des exploitants des canaux (constatation et transmission aux autorités de police). Il serait utile que le rapport de la mission soit complété sur ce point en précisant quelles sont les missions qui doivent continuer de relever de l'exploitant (par exemple, celles qui sont nécessaires au travail de l'éclusier) et que soient examinées les conditions d'exercice de ces missions par les personnels des gestionnaires, en s'assurant de la sécurité juridique des procédures.

Enfin, s'agissant de *l'instruction des titres de sécurité et de conduite des bateaux et des conducteurs* actuellement assurée par les centres instructeurs sous l'autorité du préfet de département, le rapport de la mission propose de maintenir cette mission rattachée aux services de navigation compte tenu de l'utilité des compétences techniques de ces centres pour les gestionnaires d'infrastructure. Toutefois, compte tenu des évolutions possibles des services de navigation, il est souhaitable que la mission examine plusieurs scénarios, avec rattachement de cette compétence aux préfets ou à VNF, si cette dernière option apparaissait plus satisfaisante et juridiquement possible.

- Police de l'eau

Le rapport de la mission envisage plusieurs solutions et penche pour un retour au projet initial du ministère de l'environnement quand il engagea la réforme de 2004, à savoir un service unique dans chaque département. Il propose que les DREAL de bassin assurent la coordination sur les axes majeurs.

Il est souhaitable que le rapport explicite plus clairement la solution à mettre en oeuvre et confirme le positionnement proposé pour les ETP des services de navigation actuellement affectés à des missions de police de l'eau, en précisant si des missions de coordination, à définir, devraient être assurées au niveau régional. Enfin, le cas particulier de la région Ile-de-France doit être distingué.

- Police de la pêche et de la chasse

Le rapport préconise une plus forte implication de VNF et des services gestionnaires des voies d'eau. Cette police bien spécifique qui relève de plusieurs acteurs mériterait également d'être approfondie afin de clarifier la répartition des rôles entre le gestionnaire d'infrastructure chargé notamment de la délivrance des baux de pêche et de chasse et les services de l'Etat chargés de la partie pénale de cette police (ONEMA, ONCFS).

- Police de la prévision des crues et de la prévention des inondations

Nous partageons les propositions formulées de répartition des missions au regard de la réforme de l'administration territoriale avec les missions de prévision des crues à positionner dans les DREAL de bassin, les missions de prévention des inondations rattachées aux DDT et les



Présent  
pour  
l'avenir

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

missions de contrôle de la sécurité des barrages et des digues maintenues sous l'autorité de la DGPR. Il est souhaitable toutefois que les missions encore exercées dans ce champ par les services de la navigation de la Seine et de Strasbourg soient explicitées en précisant notamment dans ce dernier cas, le rôle du CARING et que les évolutions qui apparaîtraient nécessaires soient proposées.

Enfin, plus généralement, le rapport pourrait être complété par les données recueillies auprès des services de navigation qui sont rattachés aux DDT, d'une part et par la mention des effectifs concernés par chacune des missions, d'autre part.

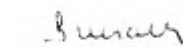
Il serait souhaitable que les travaux complémentaires soient fournis d'ici le 31 mai 2010.

Pour le ministre d'État et par délégation,  
Le Préfet, Secrétaire général



Didier LALLEMENT

Pour le ministre d'État et par délégation,  
Le Directeur général des infrastructures,  
des transports et de la mer



Daniel BURSAUX

## 2. Réponses au questionnaire

### QUESTIONNAIRE POLICE DE LA NAVIGATION

**Service Sécurité et Prévention des Risques**.....

Questionnaire rempli par **Jean-Louis LEGER**

Fonction : **Adjoint au chef du bureau SRRC** Tél : **03 86 71 52 64**

Le SSPR s'occupe de la police de la navigation dans le département de la Nièvre hors réseau VNF et dans le département de l'Yonne uniquement pour le lac réservoir des Bourdons.

#### 1) effectifs

Bilan **2009**

	ETP réels utilisés						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative			0,01	0,40		0,41			2	1		3
Police répressive												
Commission de surveillance												
Autre												
Total			0,01	0,40		0,41			2	1		3
Dont agents sur cible VNF (1)												

ETP cibles fixés par le directeur de programme au 31-12-08

	ETP						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative												
Police répressive												
Commission de surveillance												
Autre												
Total												
Dont agents « fléchés » VNF												

ETP cibles fixés par le directeur de programme au 31-12-09

	ETP						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative												
Police répressive												
Commission de surveillance												
Autre												
Total												
Dont agents « fléchés » VNF												

(1) au cas où par manque d'effectifs, des ETP VNF sont utilisés à des missions régaliennes

2) nombre d'agents assermentés

	Agents assermentés en 2008	Agents assermentés ayant établis un ou plusieurs PV en 2008
Au titre de la police de la navigation	<b>0</b>	<b>0</b>

3) Nombre de procès-verbaux dressés :

	2007	2008	2009
Au titre de la police de la navigation	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

4) activité

Nombre d'arrêtés préfectoraux temporaires en 2008 : **0 et 1 en 2009**

Autres actes temporaires pris par le chef de services en 2008 : **0 (idem en 2009)**

Nombre de manifestations nautiques ayant nécessité un arrêté en 2008 : **20 et 12 en 2009**

Préparation de 2 Règlements Particuliers de Police (1 signé en 2010, l'autre en cours d'instruction) demandant du temps et l'organisation de nombreuses réunions.

5) par qui est exercée la police répressive ?

- par un bureau spécialisé du service ?

- par des agents des subdivisions ? dans quelle proportion ?

6) quelle est la part prise par la gendarmerie et la police dans cette activité ?

7) Conflits d'intérêt

Avez-vous été confronté à des conflits d'intérêts vis-à-vis des règlements à l'occasion des missions pour le compte de VNF (entretien, exploitation, travaux neufs) ? comment ont-ils été réglés ?

8) Estimation des moyens nécessaires à l'accomplissement des missions

Quels sont les moyens complémentaires qui vous paraissent nécessaires pour exercer correctement les tâches qui vous incombent à ce titre ?

Les avez-vous demandés ?

À Qui ?

Quand ?

Quel est votre point de vue sur le dialogue de gestion à ce propos ?

9) Parmi ces missions, pensez vous que certaines d'entre elles seraient mieux exercées dans un autre service déconcentré de l'État ? lesquelles ? quels services ? pourquoi ?

10) Au cas où tout ou partie de ces missions viendraient à être attribuées à un autre service de l'État, quelles en seraient les conséquences pour le SN mis à disposition de VNF ? faudrait-il reconstituer partie des compétences ? (dans quelle mesure des agents affectés à des tâches « régaliennes » contribuent-ils aujourd'hui à des missions de VNF, sous forme par exemple de conseil intégré ?)

11) dans le cadre de cette enquête, quels messages souhaitez vous faire passer ?



## QUESTIONNAIRE POLICE DE LA NAVIGATION

Service de la navigation : Service Loire et Voies Navigables de la DDT 58 (canal du Nivernais, canal du Loing, canal de Briare, canal latéral à la Loire, canal Roanne-Digoin) incluant les subdivisions navigation de Briare, Corbigny, Decize et Montargis

Questionnaire rempli par : **Vincent CLIGNIEZ**

Fonction : **Chef du service Loire et Voies Navigables.....**Tél : **0386717165**

### 1) Effectifs

Bilan 2008

	ETP réels utilisés						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative				2						7		
Police répressive				0								
Commission de surveillance				0								
Autre												
Total	0	0	0	2	0	0	0	0	0	7	0	0
Dont agents sur cible VNF (1)												

ETP cibles fixés par le directeur de programme au 31-12-08 : **non connus**

	ETP						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative												
Police répressive												
Commission de surveillance												
Autre												
Total												
Dont agents « fléchés » VNF												

ETP cibles fixés par le directeur de programme au 31-12-09 : **non connus**

	ETP						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative												
Police répressive												
Commission de surveillance												
Autre												
Total												
Dont agents « fléchés » VNF												

(1) au cas où par manque d'effectifs, des ETP VNF sont utilisés à des missions régaliennes

2) nombre d'agents assermentés

	Agents assermentés en 2008	Agents assermentés ayant établis un ou plusieurs PV en 2008
Au titre de la police de la navigation	<b>25</b>	<b>0</b>

3) Nombre de procès-verbaux dressés :

	2007	2008	2009
Au titre de la police de la navigation	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

4) activité

Nombre d'arrêtés préfectoraux temporaires en 2008 : **1**

Autres actes temporaires pris par le chef de services en 2008 : **0**

Nombre de manifestations nautiques ayant nécessité un arrêté en 2008 : **1**

5) par qui est exercée la police répressive ?

- par un bureau spécialisé du service ? **non**

- par des agents des subdivisions ? dans quelle proportion ? **Non**

-

6) quelle est la part prise par la gendarmerie et la police dans cette activité ? **Aucune**

7) conflits d'intérêt

Avez-vous été confronté à des conflits d'intérêts vis-à-vis des règlements à l'occasion des missions pour le compte de VNF (entretien, exploitation, travaux neufs) ? comment ont-ils été réglés ? **non**

8) Estimation des moyens nécessaires à l'accomplissement des missions

Quels sont les moyens complémentaires qui vous paraissent nécessaires pour exercer correctement les tâches qui vous incombent à ce titre ? **NSP**

Les avez-vous demandés ?

À Qui ?

Quand ?

Quel est votre point de vue sur le dialogue de gestion à ce propos ? **Aucun dialogue à ce jour sur ce sujet, qui est une activité très mineure de nos subdivisions, faute de moyens et de compétences.**

9) parmi ces missions, pensez vous que certaines d'entre elles seraient mieux exercées dans un autre service déconcentré de l'État ? lesquelles ? quels services ? Pourquoi ?

10) au cas où tout ou partie de ces missions viendraient à être attribuées à un autre service de l'État, quelles en seraient les conséquences pour le SN mis à disposition de VNF ? faudrait-il reconstituer partie des compétences ? (dans quelle mesure des agents affectés à des tâches « régaliennes » contribuent-ils aujourd'hui à des missions de VNF, sous forme par exemple de conseil intégré ?)

11) dans le cadre de cette enquête, quels messages souhaitez vous faire passer ?

Les nombreux agents assermentés n'ont pas pu exercer de missions répressives, faute de formation et d'instruction particulière liées notamment à la rédaction des procès-verbaux correspondants.

La prévention a donc naturellement été préférée à la répression.

A noter, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, la subdivision de Corbigny, gestionnaire du canal du Nivernais est en phase d'expérimentation, avant transfert à la Région Bourgogne.

## QUESTIONNAIRE POLICE DE LA NAVIGATION

Service de la navigation : DDT 52 - Délégation locale 52

Questionnaire rempli par Lionel Vuittenez Fonction : Chef du service Voies Navigables..  
Tél : 03.25.30.79.50

### 1) effectifs

Bilan 2008

	ETP réels utilisés						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative						0						0
Police répressive			Proche de 0						2			2
Commission de surveillance						0						0
Autre												
Total												2
Dont agents sur cible VNF (1)												2

La DL 52 n'a pas de mission de commission de surveillance (rattaché à la commission de Strasbourg) ni de mission de délivrance de titre ou de péage. Elle assure une mission de police répressive de façon très ponctuelle (pas de plan de contrôle) en s'appuyant sur les agents assermentés (2 en 2008)

Attention : les « agents sur cible VNF » ne sont pas des agents à statut VNF, mais les agents du SVN de la DDT (DDE en 2008)

ETP cibles fixés par le directeur de programme au 31-12-08

Pas d'ETP cible fixé sur la mission de police de la navigation

ETP cibles fixés par le directeur de programme au 31-12-09

Pas d'ETP cible fixé sur la mission de police de la navigation

(1) au cas où par manque d'effectifs, des ETP VNF sont utilisés à des missions régaliennes

## 2) nombre d'agents assermentés

	Agents assermentés en 2008	Agents assermentés ayant établis un ou plusieurs PV en 2008
Au titre de la police de la navigation	2	1

## 3) Nombre de procès-verbaux dressés :

	2007	2008	2009
Au titre de la police de la navigation	0	1	0

## 4) activité

Nombre d'arrêtés préfectoraux temporaires en 2008 : 1

Autres actes temporaires pris par le chef de services en 2008 : 0

Nombre de manifestations nautiques ayant nécessité un arrêté en 2008 : 1

## 5) par qui est exercée la police répressive ?

- par des agents des subdivisions : C'est très rare. Pas de plan de contrôle en place.

## 6) quelle est la part prise par la gendarmerie et la police dans cette activité ?

Le recours aux forces de l'ordre pour la police de la navigation est extrêmement rare.

## 7) conflits d'intérêt

Avez-vous été confronté à des conflits d'intérêts vis-à-vis des règlements à l'occasion des missions pour le compte de VNF (entretien, exploitation, travaux neufs) ? comment ont-ils été réglés ?

Non

## 8) Estimation des moyens nécessaires à l'accomplissement des missions

Quels sont les moyens complémentaires qui vous paraissent nécessaires pour exercer correctement les tâches qui vous incombent à ce titre ?

Pas dimensionnés à ce jour, mais vraisemblablement assez faibles du fait des enjeux locaux limités . Cette réflexion est à mener dans le cadre d'un éventuel rattachement au service navigation du Nord-Est

Les avez-vous demandés ? Non

À Qui ?

Quand ?

Quel est votre point de vue sur le dialogue de gestion à ce propos ?

## 9) parmi ces missions, pensez vous que certaines d'entre elles seraient mieux exercées dans un autre service déconcentré de l'État ? lesquelles ? quels services ? pourquoi ?

10) au cas où tout ou partie de ces missions viendraient à être attribuées à un autre service de l'État, quelles en seraient les conséquences pour le SN mis à disposition de VNF ? faudrait-il reconstituer partie des compétences ? (dans quelle mesure des agents affectés à des tâches « régaliennes » contribuent-ils aujourd'hui à des missions de VNF, sous forme par exemple de conseil intégré ?)

Aucune

## 11) dans le cadre de cette enquête, quels messages souhaitez vous faire passer ?

## QUESTIONNAIRE POLICE DE LA NAVIGATION

Service de la navigation : **DDT 47**

Questionnaire rempli par : **Patricia Riffaud**

Fonction : **responsable de l'unité DPF-Navigation au sein du Service de Police de l'eau et des Milieux Aquatiques (SPEMA).**

Tél : 05.53.69.80.59

### 1) effectifs

Bilan 2008

	ETP réels utilisés						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative		0.10	0.25	0.07		0.42		1	1	1		3
Police répressive				0.43	0.24	0.67				1	1	2
Commission de surveillance												
Autre												
Total		0.10	0.25	0.50	0.24	1.09		1	1	2	1	5
Dont agents sur cible VNF (1)		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0

ETP cibles fixés par le directeur de programme au 31-12-08

	ETP						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative												
Police répressive												
Commission de surveillance												
Autre												
Total												
Dont agents « fléchés » VNF												

ETP cibles fixés par le directeur de programme au 31-12-09

	ETP						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative												
Police répressive												
Commission de surveillance												
Autre												
Total												
Dont agents « fléchés » VNF												

(1) au cas où par manque d'effectifs, des ETP VNF sont utilisés à des missions régaliennes

## 2) nombre d'agents assermentés

	Agents assermentés en 2008	Agents assermentés ayant établis un ou plusieurs PV en 2008
Au titre de la police de la navigation	<b>2</b>	

## 3) Nombre de procès-verbaux dressés :

	2007	2008	2009
Au titre de la police de la navigation	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## 4) activité

Nombre d'arrêtés préfectoraux temporaires en 2008 .....**3** (**AP d'autorisation d'exploitation de circuit fluvial**)

Autres actes temporaires pris par le chef de service en 2008.....**5**.....

Nombre de manifestations nautiques ayant nécessité un arrêté en 2008 ...**19**...

AP de modification de RPP .....**1**.....

## 5) par qui est exercée la police répressive ?

- par un bureau spécialisé du service ? .....**oui**.....

- par des agents des subdivisions ? dans quelle proportion ?

L'activité essentielle des deux agents assermentés au titre de la police de la navigation consiste en des actions préventives : présence sur le terrain, information des usagers des voies d'eau, ou rappel à l'ordre en cas de vitesse excessive ou de pratique d'activités nautiques dans des secteurs non autorisés (amont de seuils hydroélectriques, zones non autorisées à la pratique du ski-nautique ou du jet-ski ou encore stationnement avec amarrage aux arbres etc ...)

A noter que les principales infractions sur le Lot ou la Baïse portent sur des vitesses excessives hors les zones de vitesse autorisées (et qui ne donnent pas lieu à PV notamment en l'absence de radar homologué), ou la non prise en compte des interdictions de naviguer dans les secteurs amont et aval immédiats des barrages.

## 6) quelle est la part prise par la gendarmerie et la police dans cette activité ?

Néant

7) conflits d'intérêt

Avez-vous été confronté à des conflits d'intérêts vis-à-vis des règlements à l'occasion des missions pour le compte de VNF (entretien, exploitation, travaux neufs) ? comment ont-ils été réglés ?

Pas de conflits d'intérêt, les missions pour le compte de VNF et les missions régaliennes étant assurées au sein de la même unité DPF-Navigation.

8) Estimation des moyens nécessaires à l'accomplissement des missions

Quels sont les moyens complémentaires qui vous paraissent nécessaires pour exercer correctement les tâches qui vous incombent à ce titre ?

Les avez-vous demandés ? **Non**

À Qui ?

Quand ?

Quel est votre point de vue sur le dialogue de gestion à ce propos ?

9) parmi ces missions, pensez vous que certaines d'entre elles seraient mieux exercées dans un autre service déconcentré de l'État ? lesquelles ? quels services ? pourquoi ?

La DDT 47 est le service adapté à l'accomplissement des missions régaliennes non répressives, qu'elles relèvent de la police administrative ou des actions de vigilance et de prévention.

10) au cas où tout ou partie de ces missions viendraient à être attribuées à un autre service de l'État, quelles en seraient les conséquences pour le SN mis à disposition de VNF ? faudrait-il reconstituer partie des compétences ? (dans quelle mesure des agents affectés à des tâches « régaliennes » contribuent-ils aujourd'hui à des missions de VNF, sous forme par exemple de conseil intégré ?)

Dans le cas d'un transfert de la police répressive, peu d'incidence.

11) dans le cadre de cette enquête, quels messages souhaitez vous faire passer ?



## QUESTIONNAIRE EAU & ENVIRONNEMENT-MISSIONS RÉGALIENNES

Service de la navigation : DDT 52 - Délégation locale 52

Questionnaire rempli par Lionel Vuittenez Fonction Chef du service Voies Navigables..Tél :...03.25.30.79.50

ATTENTION : la DDT compte aujourd'hui environ 306 agents dont 125 au sein du service Voies Navigables (SVN) qui constitue le périmètre de la délégation locale de VNF. Aucun agent n'est sous statut VNF

Le SVN n'assure aucune mission de police de l'eau ni de l'environnement. Ces missions sont assurées dans un autre service de la DDT

Le seul lien entre ces services , en terme de compétence sur ces missions, est le directeur de la DDT, délégué local de VNF

1 Votre domaine de compétence en matière de police de l'eau couvre combien de départements ?

La mission police de l'eau de la DDT couvre principalement le département 52, mais également les départements 21, 51, 55, 70 pour ce qui concerne le canal Entre Champagne et Bourgogne uniquement (+ lits majeurs Marne et Blaise pour le 51)

2 Dans combien de départements êtes vous membre de la MISE ?

3 (52 + 51 et 21)

3 A combien de réunions de MISE le directeur du SN a-t-il participé personnellement en 2008 ? 1

en 2009 ? 1

4 où sont les agents traitant des questions régaliennes « eau & environnement » ?

- Regroupés en totalité au sein d'un même service (le SERN)  
La police du DPF est par contre assurée au sein du SVN

5 Avez-vous des relations directes avec les parquets et procureurs ?

Oui, le SERN a des relations directes.

6 Nombre de procès-verbaux dressés :

	2007	2008	2009
Au titre du DPF	0	1	1
Au titre de la loi sur l'eau			
Au titre de la loi pêche			
Au titre de la loi chasse			

7 détail autres tâches liées à la police de l'eau :

Bilan 2008 du SN							
	Nombre de contrôles	Nombre de conformités	Suites données				Observations
			Courriers	avertissements	Rapports au procureur	PV infraction	
Rejets ICPE/particuliers							
Périmètres de captage							
Zones humides							
Forages							
Plans d'eau/étangs							
Remblais lit majeur							
Curage barrage busage							
STEP							
autosurveillance							
Réseau							
Boues STEP							
TOTAL							

8 nombre d'agents assermentés

	Agents assermentés en 2008	Agents assermentés ayant établis un ou plusieurs PV en 2008
Au titre de la police de l'eau	3	
Au titre de la police de la pêche	3	
Au titre de la police de la chasse	3	
Au titre de la police du domaine	2	1

## 9 implication du service dans les politiques de l'eau

Cotation :

0 pas d'implication

1 implication faible

2 implication moyenne

3 implication forte

4 implication majeure (le service dirige les réunions ou porduit majoritairement)

	Au titre de l'Etat		Au titre de VNF	
	Représentation	production	Représentation	production
Directive ERU				
DCE				
Préparation de documents juridiques				
Groupes de travail				
Réunion chefs de MISE				
CA agence de l'eau				
Comité de bassin				
Zones humides				
Natura 2000				
Pollutions				
Inondations				
Sécheresses				2
Politiques phytosanitaires				2
Politique piscicoles				1
Directive nitrates				
Protection captages				
Éco-conditionnalité des aides agricoles				
Sécurité des digues				4
Avis ICPE en rapport avec DPF				
SAGE				
SDAGE				
Contrats de rivière				
PAPI				
Avis sur documents d'urbanisme				1
<b>Autres compléter</b>				

10 effectifs pour les missions régaliennes dans le domaine de l'eau

Bilan 2008

	ETP réels utilisés						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative												
Police répressive												
Autre												
Autre												
Total												
Dont agents « fléchés » VNF (1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

ETP cibles fixés par le directeur de programme au 31-12-08

	ETP						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative												
Police répressive												
Autre												
Autre												
Total												
Dont agents « fléchés » VNF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

ETP cibles fixés par le directeur de programme au 31-12-09

	ETP						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative												
Police répressive												
Autre												
Autre												
Total												
Dont agents « fléchés » VNF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(1) au cas où par manque d'effectifs, des ETP fléchés VNF sont utilisés à des missions régaliennes

11 conflits d'intérêt

Avez-vous été confronté à des conflits d'intérêts vis-à-vis des règlements à l'occasion des missions pour le compte de VNF (entretien, exploitation, travaux neufs, gestion des barrages, retenues, et autres ouvrages hydrauliques) ? Comment ont-ils été réglés ?

Non

12 quelle est votre contribution au réseau de prévision des crues ? estimer le nombre d'ETP correspondant

Au titre de VNF

0

Au titre du MEEDDM

13 à la prévention des inondations ?

Au titre de VNF

0

Au titre du MEEDDM

14 quelle est votre contribution au suivi, aux prélèvements et à l'analyse pour l'alimentation de réseaux nationaux de surveillance de la qualité de l'eau ? notamment en nombre d'ETP

Au titre de VNF

0

Au titre du MEEDDM

15 Estimation des moyens nécessaires à l'accomplissement des missions

Quels sont les moyens complémentaires qui vous paraissent nécessaires pour exercer correctement les tâches qui vous incombent à ce titre ?

Les avez-vous demandés ?

À Qui ?

Quand ?

Quel est votre point de vue sur le dialogue de gestion à ce propos ?

16 parmi ces missions, pensez vous que certaines d'entre elles seraient mieux exercées dans un autre service déconcentré de l'État ? lesquelles ? quels services ? pourquoi ?

Pour les DDE et DDEA qui exercent des missions sur les canaux, comment ces missions seront-elles exercées dans la DDT future au 1/1/10 ?

La situation décrite ci-dessus est équivalente à celle en place actuellement.

17 au cas où tout ou partie de ces missions viendraient à être attribuées à un autre service de l'État, quelles en seraient les conséquences pour le SN mis à disposition de VNF ? faudrait-il reconstituer partie des compétences ? (dans quelle mesure des agents affectés à des tâches « régaliennes » contribuent-ils aujourd'hui à des missions de VNF, sous forme par exemple de conseil intégré ?)

Aucune

18 dans le cadre de cette enquête, quels messages souhaitez vous faire passer ?

## QUESTIONNAIRE EAU & ENVIRONNEMENT-MISSIONS RÉGALIENNES

Service de la navigation : (Unité DPF-Navigation au sein du) Service de police de l'eau et des milieux aquatiques (SPEMA) de la DDT 47.

Questionnaire rempli par Patricia Riffaud

Fonction : responsable de l'unité DPF-Navigation Tél : 05.53.69.80.59.

0 nombre d'agents appartenant au service à ce jour (ou à la date la plus proche disponible à préciser).....dont.....agents sous statut VNF

L'unité DPF-Nav comprend 5 agents (dont 0 sous statut VNF).

Le SPEMA comprend 17 agents dont les 5 agents de l'unité DPF-Navigation

1 Votre domaine de compétence en matière de police de l'eau couvre combien de départements ? .....1.....

Le domaine de compétence de l'unité DPF-Nav en matière de police de l'eau couvre l'ensemble des cours d'eau domaniaux du département (navigables ou non navigables) ainsi que le canal de Garonne dans la traversée du département 47 (dont la mission de police de l'eau a été transférée à la DDT 47 par le SN Toulouse en 2008).

La mission Police de l'eau du SPEMA de la DDT 47 couvre l'ensemble du Département.

**L'unité DPF/Navigation a été mise en place au 1<sup>er</sup> janvier 2009, dans le cadre de la réorganisation des services (DDEA 47).**

(Auparavant les missions régaliennes liées à la gestion du DPF et à la police de la navigation d'une part et les missions régaliennes liées à l'eau et l'environnement d'autre part étaient réparties au sein de deux services distincts : la DDE et la DDAF).

2 Dans combien de départements êtes vous membre de la MISE ?.....1.....

3 A combien de réunions de MISE le directeur du SN a-t-il participé personnellement en 2008 ?..... en %..... en 2009 ?.....en %.....

4 où sont les agents traitant des questions régaliennes « eau & environnement » ?

- Éclatés dans plusieurs services.....
- Regroupés en totalité au sein d'un même arrondissement... : **Service Environnement/SPEMA**.....
- Regroupés principalement dans un même service mais avec des agents engagés dans cette mission en subdivisions territoriales.....

Les réponses ci-dessous concernent le Service de Police de l'eau et des Milieux Aquatiques (SPEMA).

5 Avez-vous des relations directes avec les parquets et procureurs ?.....

6 Nombre de procès-verbaux dressés :

	2007	2008	2009
Au titre du DPF			
Au titre de la loi sur l'eau	0	0	0
Au titre de la loi pêche	0	0	0
Au titre de la loi chasse	0	0	0

**(Sur cette période, les 4 agents assermentés au titre du DPF à la DDE, ont dressé 1 PV au titre du DPF en 2007, 0 en 2008 et 0 en 2009)**

7 détail autres tâches liées à la police de l'eau :

Bilan 2008 du SN							
	Nombre de contrôles	Nombre de conformités	Suites données				Observations
			Courriers	avertissements	Rapports au procureur	PV infraction	
Rejets ICPE/particuliers	15	1		14			
Périmètres de captage							
Zones humides	8	7					
Forages	16	13					
Plans d'eau/étangs	7	1					
Remblais lit majeur							
Curage barrage busage	21	6		14			
STEP	14	4					
autosurveillance							
Réseau							
Boues STEP							
TOTAL							

**Autres 40 39**

**(Les chiffres indiqués ont été tirés des données 2008 du logiciel de police de l'eau : CASCADE)**

8 nombre d'agents assermentés

	Agents assermentés en 2008	Agents assermentés ayant établi un ou plusieurs PV en 2008
Au titre de la police de l'eau	3	
Au titre de la police de la pêche	3	
Au titre de la police de la chasse	0	
Au titre de la police du domaine	4 (à la DDE)	1

## 9 implication du service dans les politiques de l'eau

Etant donné le faible linéaire des cours d'eau domaniaux navigables ET réellement navigués, (et par ailleurs les conventions Etat/Département confiant au Département l'entretien et l'exploitation d'une partie significative de ce linéaire domanial et navigable), il est difficile d'individualiser les implications et représentations au titre de VNF et/ou au titre de l'Etat dans les politiques de l'eau.

Cotation :

0 pas d'implication

1 implication faible

2 implication moyenne

3 implication forte

4 implication majeure (le service dirige les réunions ou produit majoritairement)

	Au titre de l'Etat		Au titre de VNF	
	Représentation	production	Représentation	production
Directive ERU				
DCE				
Préparation de documents juridiques				
Groupe de travail				
Réunion chefs de MISE				
CA agence de l'eau				
Comité de bassin				
Zones humides				
Natura 2000				
Pollutions				
Inondations				
Sécheresses				
Politiques phytosanitaires				
Politique piscicoles				
Directive nitrates				
Protection captages				
Éco-conditionnalité des aides agricoles				
Sécurité des digues				
Avis ICPE en rapport avec DPF				
SAGE				
SDAGE				
Contrats de rivière				
PAPI				
Avis sur documents d'urbanisme				
Autres compléter				



10 effectifs pour les missions régaliennes dans le domaine de l'eau

Bilan 2008

	ETP réels utilisés						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative		1.70	2.85	2.35		6.90		3	4	3		10
Police répressive		0.15	0.30			0.45		1	2			3
Autre												
Autre												
Total												
Dont agents « fléchés » VN F (1)												

**Les chiffres indiqués ont été estimés à partir des données 2008 du logiciel de police de l'eau CASCADE)**

ETP cibles fixés par le directeur de programme au 31-12-08

	ETP						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative												
Police répressive												
Autre												
Autre												
Total												
Dont agents « fléchés » VNF												

ETP cibles fixés par le directeur de programme au 31-12-09

	ETP						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative												
Police répressive												
Autre												
Autre												
Total												
Dont agents « fléchés » VNF												

(1) au cas où par manque d'effectifs, des ETP fléchés VNF sont utilisés à des missions régaliennes

11 conflits d'intérêt

Avez-vous été confronté à des conflits d'intérêts vis-à-vis des règlements à l'occasion des missions pour le compte de VNF (entretien, exploitation, travaux neufs, gestion des barrages, retenues, et autres ouvrages hydrauliques) ? Comment ont-ils été réglés ?

12 quelle est votre contribution au réseau de prévision des crues ? estimer le nombre d'ETP correspondant

Au titre de VNF

Au titre du MEEDDM

13 à la prévention des inondations ?

Au titre de VNF

Au titre du MEEDDM

14 quelle est votre contribution au suivi, aux prélèvements et à l'analyse pour l'alimentation de réseaux nationaux de surveillance de la qualité de l'eau ? notamment en nombre d'ETP

Au titre de VNF :

Au titre du MEEDDM :

15 Estimation des moyens nécessaires à l'accomplissement des missions

Quels sont les moyens complémentaires qui vous paraissent nécessaires pour exercer correctement les tâches qui vous incombent à ce titre ?

Les avez-vous demandés ?

À Qui ?

Quand ?

Quel est votre point de vue sur le dialogue de gestion à ce propos ?

16 parmi ces missions, pensez vous que certaines d'entre elles seraient mieux exercées dans un autre service déconcentré de l'État ? lesquelles ? quels services ? pourquoi ?

Pour les DDE et DDEA qui exercent des missions sur les canaux, comment ces missions seront-elles exercées dans la DDT future au 1/1/10 ?

17 au cas où tout ou partie de ces missions viendraient à être attribuées à un autre service de l'État, quelles en seraient les conséquences pour le SN mis à disposition de VNF ? faudrait-il reconstituer partie des compétences ? (dans quelle mesure des agents affectés à des tâches « régaliennes » contribuent-ils aujourd'hui à des missions de VNF, sous forme par exemple de conseil intégré ?)

18 dans le cadre de cette enquête, quels messages souhaitez vous faire passer ?

Le réseau confié à VNF dans le département de la Dordogne est de 13,8 km de rivière Dordogne. Ce tronçon ne comporte aucun ouvrage et n'est utilisé par aucune navigation ni commerciale, ni maritime.  
Compte tenu de ces éléments, les tâches assurées et les effectifs de gestion des eaux ( police de l'eau, qualité des eaux, risques, SPC....)sur ce tronçon sont difficilement individualisables et en aucun cas représentatifs.

MISSION CGEDD n° 007031-01  
OCTOBRE 2009-10-01

## QUESTIONNAIRE EAU & ENVIRONNEMENT-MISSIONS RÉGALIENNES

Service de la navigation : ...DDT DORDOGNE.....  
Questionnaire rempli par Danièle Vialatte.....  
Fonction : Responsable pôle Risques et DPF..... Tél :0553036668.....

0 nombre d'agents appartenant au service à ce jour (ou à la date la plus proche disponible à préciser)....3 (0,20 ETP).....dont...0.agents sous statut VNF

1 Votre domaine de compétence en matière de police de l'eau couvre combien de départements ? .....1.....

2 Dans combien de départements êtes vous membre de la MISE ?....1.....

3 A combien de réunions de MISE le directeur du SN a-t-il participé personnellement en 2008 ?..... en %.....en 2009 ?.....en %.....

4 où sont les agents traitant des questions régaliennes « eau & environnement » ?

- Éclatés dans plusieurs services.....
- Regroupés en totalité au sein d'un même arrondissement...oui .....
- Regroupés principalement dans un même service mais avec des agents engagés dans cette mission en subdivisions territoriales.....

5 Avez-vous des relations directes avec les parquets et procureurs ?.....

6 Nombre de procès-verbaux dressés :

	2007	2008	2009
Au titre du DPF	0	0	0
Au titre de la loi sur l'eau	0	0	0
Au titre de la loi pêche	0	0	0
Au titre de la loi chasse	0	0	0

7 détail autres tâches liées à la police de l'eau :

Bilan 2008 du SN						
	Nombre de contrôles	Nombre de conformités	Suites données			Observations
			Courriers	avertissements	Rapports au procureur	
Rejets ICPE/particuliers	0					
Périmètres de captage	0					
Zones humides	0					
Forages	0					
Plans d'eau/étangs	0					
Remblais lit majeur	0					
Curage barrage	0					

busage							
STEP	0						
autosurveillance	0						
Réseau	0						
Boues STEP	0						
TOTAL	0						

8 nombre d'agents assermentés

	Agents assermentés en 2008	Agents assermentés ayant établis un ou plusieurs PV en 2008
Au titre de la police de l'eau		
Au titre de la police de la pêche		
Au titre de la police de la chasse		
Au titre de la police du domaine		

9 implication du service dans les politiques de l'eau

Cotation :

0 pas d'implication

1 implication faible

2 implication moyenne

3 implication forte

4 implication majeure (le service dirige les réunions ou pouduit majoritairement)

	Au titre de l'Etat		Au titre de VNF	
	Représentation	production	Représentation	production
Directive ERU		4		
DCE		3		
Préparation de documents juridiques		2		
Groupes de travail	3	2		
Réunion chefs de MISE		4		
CA agence de l'eau	0			
Comité de bassin	1			
Zones humides		3		
Natura 2000		4		
Pollutions		3		
Inondations		4		4
Sécheresses		4		
Politiques phytosanitaires		1		
Politique piscicoles		2		
Directive nitrates		3		
Protection captages		3		
Éco-conditionnalité des aides agricoles	1			
Sécurité des digues		3		
Avis ICPE en rapport avec DPF		1		
SAGE		3		
SDAGE	2			
Contrats de rivière	1			
PAPI	2			
Avis sur documents d'urbanisme		4		4
Autres compléter				

10 effectifs pour les missions régaliennes dans le domaine de l'eau

Bilan 2008

	ETP réels utilisés						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative												
Police répressive												
Autre												
Total												
Dont agents « fléchés » VNF (1)												

ETP cibles fixés par le directeur de programme au 31-12-08

	ETP						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative												
Police répressive												
Autre												
Total												
Dont agents « fléchés » VNF												

ETP cibles fixés par le directeur de programme au 31-12-09

	ETP						Nombre (entier) d'agents intervenants					
	A+	A	B	C	OPA	total	A+	A	B	C	OPA	total
Police administrative												
Police répressive												
Autre												
Total												
Dont agents « fléchés » VNF												

(1) au cas où par manque d'effectifs, des ETP fléchés VNF sont utilisés à des missions régaliennes

11 conflits d'intérêt

Avez-vous été confronté à des conflits d'intérêts vis-à-vis des règlements à l'occasion des missions pour le compte de VNF (entretien, exploitation, travaux neufs, gestion des barrages, retenues, et autres ouvrages hydrauliques) ? Comment ont-ils été réglés ?

12 quelle est votre contribution au réseau de prévision des crues ? estimer le nombre d'ETP correspondant  
Au titre de VNF

Au titre du MEEDDM

13 à la prévention des inondations ?  
Au titre de VNF

Au titre du MEEDDM

14 quelle est votre contribution au suivi, aux prélèvements et à l'analyse pour l'alimentation de réseaux nationaux de surveillance de la qualité de l'eau ? notamment en nombre d'ETP  
Au titre de VNF

Au titre du MEEDDM

15 Estimation des moyens nécessaires à l'accomplissement des missions  
Quels sont les moyens complémentaires qui vous paraissent nécessaires pour exercer correctement les tâches qui vous incombent à ce titre ?  
Les avez-vous demandés ?  
À Qui ?  
Quand ?  
Quel est votre point de vue sur le dialogue de gestion à ce propos ?

16 parmi ces missions, pensez vous que certaines d'entre elles seraient mieux exercées dans un autre service déconcentré de l'État ? lesquelles ? quels services ? pourquoi ?  
Pour les DDE et DDEA qui exercent des missions sur les canaux, comment ces missions seront-elles exercées dans la DDT future au 1/1/10 ?

17 au cas où tout ou partie de ces missions viendraient à être attribuées à un autre service de l'État, quelles en seraient les conséquences pour le SN mis à disposition de VNF ? faudrait-il reconstituer partie des compétences ? (dans quelle mesure des agents affectés à des tâches « régaliennes » contribuent-ils aujourd'hui à des missions de VNF, sous forme par exemple de conseil intégré ?)

18 dans le cadre de cette enquête, quels messages souhaitez vous faire passer ?