



Position CNBA sur le projet de loi relatif à l'agence des voies navigables (2) Compléments à la note du 26 septembre 2011

Suite à l'audition qui s'est déroulée le 27 septembre avec le sénateur Francis Grignon au Sénat, la CNBA tient à apporter quelques précisions quant à ses demandes relatives aux pouvoirs de police et à la gestion hydraulique.

1/ Les pouvoirs de police

Dans sa note de position de la CNBA du 26 septembre, la CNBA a indiqué qu'elle ne souhaitait pas que les personnels en charge de l'exploitation et de l'entretien du réseau disposent du pouvoir de police.

Cette demande nécessite quelques précisions.

Actuellement, les règles de police sont fixées dans le Règlement général de police (décret n°73-912 du 21 septembre 1973) qui prévoit la possibilité que soient pris des règlements particuliers de police adaptés aux situations particulières du réseau dans les régions. En complément des dispositions prises dans les règlements particuliers de police, les services territoriaux de Voies navigables de France ont la possibilité de modifier temporairement certaines des règles fixées dans les règlements particuliers de police au travers d'avis à la batellerie pris par le responsable du service territorial. Cette organisation n'est pas remise en question par la CNBA.

En revanche, la CNBA souhaite que le contrôle du respect des règles de police soit réalisé par des services n'ayant pas participé à l'élaboration de ces règles. Ce n'est actuellement pas le cas puisque le chef d'un service territorial qui a diffusé un avis à la batellerie est en mesure de mandater un ou plusieurs agents assermentés de ses services pour veiller au respect des règles présentes dans cet avis.

A titre d'exemple, le directeur d'un service de navigation pourra prendre un avis à la batellerie restreignant à titre temporaire les caractéristiques des bateaux pouvant circuler, puis mandater des agents de son service pour effectuer des contrôles.

Le fait de permettre à un seul acteur de déterminer les règles et d'en contrôler le respect pose des difficultés récurrentes aux usagers car il introduit un risque de conflit entre usagers et gestionnaire. On peut citer à titre d'exemple la restriction récente, par un chef de service de la navigation, des caractéristiques techniques des bateaux pouvant circuler sur le canal des Vosges, décision contestée par les usagers qui considèrent que le service de la navigation concerné devrait plutôt réaliser au plus vite des travaux de manière à permettre la navigation dans des conditions identiques à celles qui avaient cours jusqu'à présent. Le chef de service

de la navigation est ensuite en mesure de mandater ses agents pour contrôler le respect de cette obligation notifiée par un avis à la batellerie. Il va de soi que l'accueil réservé à un tel contrôle sera très probablement négatif : l'opportunité de la décision est contestée et c'est l'autorité qui l'a édictée qui se charge du contrôle de son exécution.

La CNBA demande donc que les personnels de l'Agence des voies navigables ne disposent pas de pouvoirs de contrôle et que ceux-ci soient systématiquement confiés, comme c'est déjà le cas dans certaines régions, à des brigades de gendarmerie.

Comme indiqué précédemment, la CNBA demande donc le retrait :

- des points 6 et 7 de l'article 3 du chapitre 3 du projet de loi (pouvoir de constater des infractions aux règlements de police) ;
- du point 2 de l'article 4 du chapitre 3 du projet de loi (pouvoir de constater les infractions de grande voirie).

Cette proposition n'affecte en rien l'organisation actuelle encadrant l'élaboration des règles de police (règlement général, règlements particuliers, avis à la batellerie des services territoriaux). Elle ne concerne que l'exercice du contrôle.

2/ La gestion hydraulique

Dans sa note du 26 septembre, la CNBA a demandé à ce que le point 16 de l'article 1^{er} du chapitre Ier du projet soit modifié de la manière suivante :

« 6° Exploiter, à titre accessoire *et sans conséquence pour les usagers de la voie d'eau*, l'énergie hydraulique au moyen d'installations ou d'ouvrages situés sur le domaine public fluvial mentionné à l'article L.4311-1 du présent code en application soit de l'article L.511-2 du code de l'énergie, soit de l'article L.511-3 de ce code ; »

Cette demande se fonde sur le fait que l'exploitation de l'énergie hydraulique se passe actuellement dans un certain nombre de cas au détriment de la navigation.

Un exemple typique de cette situation est le fait qu'en période de basses eaux les centrales continuent de fonctionner et de ponctionner de l'eau. Cela constitue un danger pour la navigation (risque d'atteindre un niveau tellement bas que le bateau touche le fond) et contraint également les bateliers à réduire leur vitesse.

Un autre exemple est celui des sorties d'eau des centrales qui entraînent parfois des atterrissements lorsque leur cheminement n'a pas été suffisamment étudié. Un arrêt de navigation doit alors être pris de manière à résoudre le problème, entravant ainsi la navigation.

La CNBA n'a rien contre l'exploitation de l'énergie hydraulique. Elle demande seulement que celle-ci n'ait pas de conséquence sur les usagers de la voie d'eau et ne contribue pas à les empêcher de naviguer.