

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>101780</b>	De <b>M. Arnaud Leroy</b> ( Socialiste, écologiste et républicain - Français établis hors de France )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Environnement, énergie et mer		<b>Ministère attributaire</b> > Environnement, énergie et mer
<b>Rubrique</b> > transports par eau	<b>Tête d'analyse</b> > réglementation	<b>Analyse</b> > navigation intérieure. protection de l'environnement. perspectives.
Question publiée au JO le : <b>27/12/2016</b> Réponse publiée au JO le : <b>09/05/2017</b> page : <b>3355</b>		

### Texte de la question

M. Arnaud Leroy interroge Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, sur les règles de navigation intérieure. La directive 2001/42/CE, transposée en droit français, prévoit l'évaluation environnementale des plans et programmes. Le caractère complet ou non de la transposition de cette directive en droit français fait l'objet, depuis plus de dix ans, de controverses et d'interprétations différentes entre la France et la Commission européenne. Un plan et un programme peuvent grossièrement se définir comme des documents à caractère prescriptif sur la base desquels se prennent des décisions et/ou se fondent des projets. L'élaboration de ces plans et programmes est également soumise à différentes procédures de consultations. La navigation intérieure sur les cours d'eau est réglementée par un règlement général de police qui s'applique sur l'ensemble des eaux intérieures constituées des cours d'eau, estuaires, canaux, lacs et plans d'eau jusqu'à la limite transversale de la mer. Le nouveau règlement général de police est entré en application le 1er septembre 2014. Le RGP peut être complété par des règlements particuliers de police de la navigation intérieure pris par arrêté inter-préfectoral. Ces règlements ont des conséquences indéniables en matière d'environnement. D'abord car ils concernent des milieux particulièrement sensibles et, dans un état écologique souvent déjà insatisfaisants. Ensuite car ils peuvent s'appliquer à des portions de plans d'eau par ailleurs situées en sites Ramsar, ZNIEFF, sites inscrits, sites du patrimoine mondial de l'humanité, ZICO, etc. Enfin car ils fixent, notamment, des zones où la navigation est interdite, les dimensions des bateaux, les limites de vitesse y compris pour des zones de vitesse rapide où est autorisée la pratique du jet ski, les règles d'ancrage, de baignade et de plongée subaquatique, du transport de matières dangereuses, de déversement d'objets ou de substances, etc. La réglementation de ces activités entraîne des conséquences sur l'environnement (érosion des berges, milieu de jonction particulièrement riche et fragile - ripisylves, zones humides, etc. -, rejet de polluants dans le milieu aquatique, turbidité, dérangement des sites de reproduction d'espèces rares et/ou menacées, etc.). C'est, par exemple, particulièrement le cas pour la pratique du jet ski la plus courante au printemps et en été soit en période de reproduction et d'élevage. Les caractéristiques de maniabilité et de faible tirant d'eau de ces engins leur permettent en outre d'atteindre facilement des lieux isolés et en général non soumis à fréquentation humaine donc favorables à la biodiversité (îles, bancs de sable, chenaux très peu profonds, bras morts, etc.). Plusieurs remarques peuvent être effectuées sur ces textes : 1) On n'y trouve pas mention de considérations environnementales, malgré leur caractère récent (2014), post-Grenelle et le fait qu'ils soient pris en application du code des transports et sur proposition de VNF, relevant tous deux du ministère de l'environnement et des transports (DGITM). Par exemple, les zones de vitesse ne semblent pas explicitement délimitées en fonction des nuisances sonores qu'elles pourraient engendrer sur les populations riveraines ou de leur impact sur des portions sensibles des cours d'eau, notamment en période de reproduction et de dépendance de la faune aquatique. Pourtant, la circulaire d'application du RGP indique que « les

dispositions des RPP doivent tenir compte des contraintes réglementaires prévues par d'autres réglementations » (code de l'environnement, etc.). 2) Ils ne semblent pas avoir fait l'objet d'une évaluation environnementale. Et, de fait, le décret n° 2012-616 du 2 mai 2012; qui fixe la liste des plans et programmes devant faire l'objet d'une EE systématiquement ou étant soumis à la procédure du cas par cas, ne les mentionne dans aucune des deux catégories (alors que sont, au contraire, mentionnés les SDAGE, SAGE, chartes de PN et PNR, SRCE, directive paysagère, AVAP, etc., documents à caractère principalement « protecteurs »). 3) Ils ne semblent pas avoir fait l'objet de consultations en bonne et due forme des parties prenantes intéressées (propriétaires riverains, collectivités territoriales riveraines, associations de pêcheurs, ONG de protection de l'environnement, etc.). L'arrêté en annexe contient simplement la mention elliptique « vu la consultation préalable », alors que devraient probablement être citées les différentes parties consultées. Renseignement pris, il semble que seule une consultation simplifiée et partielle ait été effectuée. Tous ces éléments l'amènent à s'interroger sur la légalité de ces textes au regard du droit communautaire et du droit national.

### Texte de la réponse

Le règlement général de police de la navigation intérieure (RGPI) correspond aux articles R. 4241-1 à 65 du code des transports. Conformément à l'article R. 4241-2, il peut être complété par des règlements particuliers de police (RPP) pris par arrêté du ou des préfets de départements concernés. Le RGPI et les RPP ne figurent pas dans la liste des plans, schémas et autres documents de planification devant faire l'objet d'une étude environnementale au titre du décret 2012-616 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement. En effet, il ne s'agit pas de plans, schémas ou plus globalement de documents de planification. Ces documents ne donnent pas de directives ou de stratégies à long terme sur le territoire. Seuls onze préfets de départements ont inscrit les RPP sur les listes locales des documents de planification, programmes, projets, manifestations et interventions soumis à l'évaluation des incidences Natura 2000 telles que prévues au paragraphe III.2° de l'article L. 414-4 du code de l'environnement. Il s'agit des départements de l'Ain, de l'Ardèche, de la Corrèze, de la Creuse, de la Drôme, de l'Isère, de la Loire, du Rhône, de la Savoie, de la Haute-Savoie et de la Haute-Vienne. L'ensemble des RPP pris par les préfets a fait l'objet d'une consultation locale auprès des usagers du plan d'eau ou de la voie d'eau concerné mais aussi auprès des différents services de l'État. Ces documents sont consultables auprès des services de l'État compétents et publiés au recueil des actes administratifs. Comme tout acte administratif pris par les préfets de département, les droits de recours des tiers ont été pleinement garantis.