

UNION DES PENICHES DE CROISIERES DU MIDI 13 rue de l'abbé Goutes 11120 Argeliers Bureau.upcm@gmail.com	ASSOCIATION DES TRANSPORTEURS FLUVIAUX DU MIDI 21 route de Mirepoix BP 90048 31290 Gardouch a.t.f.m.midi@gmail.com	ASSOCIATION NATIONALE DES PLAISANCIERS EN EAUX INTERIEURES 14 rue Mounet Sully 72020 Paris presidente@anpei.org	AMIS DES RIVIERES ET CANAUX D'AQUITAINE ET D'OCCITANIE 889, route de Montbartier 82700 Montech Contact.arcao@gmail.com
--	---	---	--

Assistance : cabinet-consultant Fluviaconseil

Lettre de doléances concernant la politique des voies navigables de France

à

- ✓ **Monsieur le Président de la République**
- ✓ **Madame la ministre de la Transition écologique**
- ✓ **Monsieur le ministre délégué aux transports**
- ✓ **Monsieur le président de Voies Navigables de France**

1

Les navigants sur voies d'eau intérieures ayant à faire face à une absence de dialogue et à la mise en pratique d'une politique de plus en plus autoritaire de l'établissement public VNF, notamment de sa direction territoriale du Sud-ouest, les organisations signataires du présent document, assistées du cabinet-consultant, Fluviaconseil, se sont penchées sur les pratiques de cette agence de l'État.

Il en ressort que les orientations de VNF délaissent de plus en plus ce pourquoi l'établissement fut créé : la promotion des voies navigables. Et se dirigent chaque jour davantage vers des pratiques de gestion immobilière de propriétaire foncier qui, au demeurant, chargé d'une mission de service public exigeraient une compétence sans faille. Ce qui est loin d'être le cas comme exposé ci-dessous.

De la sorte, VNF a mis en place des pratiques qui étouffent l'économie fluviale, l'empêchent de se développer et privent des retombées de ce développement les territoires traversés par les voies d'eau du pays. A preuve, malgré la supposée attractivité du canal du Midi, les deux départements littoraux traversés par ce "monument naturel" ne sont qu'à la 53^e (Hérault) et 93^e (Aude) place du classement national pour le revenu moyen par habitant. Alors que le tourisme devrait être un de leur plus fort atout. La section Toulouse - Carcassonne ne connaît quasiment plus de trafic alors que cette partie du canal pourrait être la plus emblématique (seuil de partage des eaux vers deux directions, débouché de la rigole d'alimentation et proximité des sources du canal, richesse de son histoire (colonisation romaine, mouvement cathare, économie du pastel, ...). L'exode fluvial suit l'exode rural et si les hommes partent; qu'est ce qui maintiendra attractif les territoires ?

Plus grave encore pour un établissement qui est l'interlocuteur de référence des marins en eaux intérieures, sa terminologie conduit à des confusions et des incompréhensions récurrentes. Elles induisent une défiance permanente des utilisateurs des voies d'eau. Et ne font que nuire à une mise à niveau des personnels en matière de navigation au moment même où ce domaine devient européen.

Les trois errements de VNF consistent, d'une part, à **abuser du silence des textes** pour imposer sa "propre loi", d'autre part, à **ne pas utiliser une terminologie officielle** pour servir ses desseins, enfin, à **ajouter à ses interprétations unilatérales une négligence et même des erreurs** dans l'application de normes juridiques essentielles.

Ces erreurs ont des conséquences d'autant plus graves que notre pays possède l'un des plus vastes réseau fluvial d'Europe et qu'il a vocation à accueillir des navigants et visiteurs d'Europe et du monde entier. Il faut que les plus hauts niveaux de décision s'interrogent sur l'instabilité de la présidence de VNF depuis 1991. Sur trente ans, et quatre présidents non compris l'actuel, trois ne sont pas allés au-delà d'un mandat. Seul un – F. Bordry – à la fois politique en tant qu'élu et technicien par son appartenance au ministère de tutelle de l'établissement public est resté plus d'un mandat (1994 – 2009). Sans nul doute, il savait, à la fois, recourir au dialogue tout en prenant en compte les nécessités techniques. Si le président de VNF n'est pas, lui-même, fin connaisseur des contraintes et avantages de la voie d'eau en tant que moyen de transport ou ne s'entoure pas de ces compétences, cette agence de l'État n'a pas fini de dériver. Pour finir comme l'Office National de la Navigation ou la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale ?

1 ° LES SILENCES DES TEXTES.

1. S'il est certain que les règles de portée générale sont, pour la plupart, assez imprécises, la pratique qu'en fait VNF est largement discutable et ne fait qu'aigri les relations avec les usagers qui, bien souvent, n'ont d'autre alternative que subir ou s'engager dans un contentieux toujours long et coûteux.
2. Ainsi, le code général de la propriété des personnes publiques (CG3P) distingue deux modes d'utilisation des biens du domaine public : une utilisation "**conforme** à leur affectation à l'utilité publique" . Et une utilisation "**compatible**". L'utilisation **conforme** ne requiert aucune autorisation ; ce qui se comprend puisque l'utilité publique d'un canal réside dans son affectation à la navigation. Alors que tout projet d'utilisation qui, sans être conforme, serait **compatible** avec cette utilité, nécessite une telle autorisation qui s'accompagne de l'imputation d'une **redevance** payées à VNF. Cette formalité est destinée au contrôle de projets d'occupation qui pourraient entraver l'utilisation conforme. L'équation est simple : conforme, pas d'autorisation mais péage, compatible, autorisation plus redevance.
3. Or, d'une part, l'utilité publique du domaine public fluvial (DPF) est la navigation qui comprend, bien entendu, les arrêts et stationnements sans lesquels les navigants seraient condamnés à une errance perpétuelle. D'autre part, la mission assignée par la loi à VNF est "**l'exploitation, l'entretien, l'amélioration, l'extension et la promotion des voies navigables et de leurs dépendances**". Pour quelle(s) raison(s), alors, l'établissement exige t'il, outre le paiement d'un droit de naviguer ou péage, le dépôt de demandes d'autorisation d'occuper ou d'utiliser le domaine, et conséquemment, le paiement de redevances, au moindre bateau à l'arrêt ou en stationnement ?
4. En clair, l'établissement exige des transporteurs professionnels le paiement de redevances pour l'occupation du domaine public lorsque, faute d'activité (absence de clients, fin de saison, travaux sur la voie, ...), ils doivent s'arrêter, temporairement, de travailler. Le professionnel en arrêt d'activité se voit, ainsi, pénalisé doublement puisque, étant sans travail, parfois à cause de l'établissement lorsque celui-ci fait des travaux, il doit, en outre, payer une redevance. A cela s'ajoute que, si VNF a bien prévu, au niveau de son conseil d'administration, un abattement pour tenir compte de l'occupation réelle (*coefficient Or*), cette formalité n'est pas appliquée par la direction territoriale Sud-ouest (DTSO) qui exige le paiement de la redevance, que l'emplacement soit occupé ou pas. Et les usagers de la voie ne connaissent pas la raison pour laquelle cette direction applique à sa manière, les décisions de son conseil d'administration.
5. Or, il se trouve que l'utilisation "**conforme** à l'utilité publique" du domaine ne fait l'objet que d'un article dans la partie législative du code et d'aucun dans la partie réglementaire. Alors que l'utilisation et l'occupation **compatibles** en ont quelques dizaines. VNF a, dès lors, profité de ce déséquilibre pour ignorer toute utilisation conforme en la requalifiant "compatible". Donc à multiplier les redevances sur les exploitants qui voient s'ajouter aux impôts que payent toutes les entreprises, la para-fiscalité qu'impose VNF.



Panneau non officiel indiquant une zone d'utilisation de la voie d'eau non conforme à son utilité publique mais, néanmoins, compatible.

2 ° LE NON-RECOURS AUX TERMES OFFICIELS LORSQU'ILS EXISTENT.

1. Comme toute profession et l'activité qui en découle, la navigation a recours à un vocabulaire (macaron, guindeau, écoire, batardeau, levée, ...) qui peut sembler hermétique. En pratique, il assure une communication compréhensible dans un métier et une activité exigeant une qualification certaine. Se déplacer sur l'eau est plus complexe que sur la terre ferme. La plus grande partie de ce vocabulaire est perdue par les agents de l'établissement qui s'en tiennent à leur supposé connaissance des règles de navigation et d'occupation.

2. Mais, toute réglementation, quelle qu'elle soit, exige pour être acceptée et respectée, l'utilisation de termes officiels précisément définis, sans faire forcément appel à des connaissances techniques particulières. Toujours discutables et pouvant être soumis, si nécessaire, à la censure du pouvoir judiciaire ou à la réforme du pouvoir législatif, ces termes garantissent que les mêmes règles s'appliquent à tous les citoyens. Pour la navigation, ces définitions officielles sont inscrites dans le code des transports, partie législative et réglementaire.
3. Le terme "**bateau stationnaire**" que VNF utilise selon les circonstances mais toujours à son bénéfice n'est pas officiellement défini. Alors que le code des transports fait bien la différence entre un "**bateau**" (*de commerce ou de plaisance*), toujours en mesure de se déplacer par ses propres moyens et un "**établissement flottant**" qui "*n'est pas normalement destiné à être déplacé*". Ces termes qui faciliteraient la distinction entre l'utilisation "conforme" et celle "compatible" avec l'utilité publique du DPF, VNF n'en use pas. Le terme "bateau stationnaire" lui sert à menacer tout utilisateur de la voie en le mettant en situation potentielle d'infraction dans l'occupation du domaine public. Il lui permet de faire peser l'obligation de demander une autorisation d'occuper le domaine public aussi bien à un établissement flottant (restaurant flottant, par exemple) qu'à un bateau de plaisance ou de commerce. Le premier nécessite, en contrepartie du paiement de la redevance, un minimum d'accès aux services publics, accès dont VNF ne veut pas s'embarrasser. Alors que le second peut se déplacer vers ces services à condition qu'ils existent, ce dont VNF n'a cure.
4. Les termes "**occupation**" et "**occupation privative**" n'ont pas davantage de définition officielle contrairement à ceux de stationnement ou d'arrêt. L' "occupation" permet de mettre en situation de coupable le navigant utilisant à son seul profit un ouvrage puisque la conformité de sa présence à l'utilité publique de cet ouvrage n'est définie nulle part. Pour VNF, arrêt, stationnement, occupation sont du pareil au même et justifient l'imposition d'une redevance.
5. Et à propos de cette redevance, sait-on quels avantages sont accordés à un occupant du DPF en contrepartie de son paiement ? Un "*cadrage juridique*" diffusé en commission locale des usagers en novembre 2021 indique que la contrepartie de l'occupation du DPF est "*le droit d'en user de manière privative*". Ce raisonnement de propriétaire foncier vivant de ses rentes oublie qu'un bateau qui ne cherche pas à stationner durablement en un lieu précis peut se déplacer en un autre lieu conformément aux dispositions prévues par le code des transports. Mais, dans la "*foire aux questions*" (FAQ) diffusée conjointement au "*cadrage juridique*", l'établissement écrit qu'en matière de stationnement, "*une tolérance de quelques jours peut être accordée*" avant que le dépôt d'une demande d'autorisation d'occuper le domaine ne soit exigé. Sinon, VNF établira un constat d'infraction d'occupation du DPF sans titre. "*Quelques jours*", même pas trente comme y autorise le code des transports et son règlement général de police de la navigation intérieure (RGPNI) ... VNF, manifestement, ne le connaît pas.
6. Et l'incohérence ne le gêne pas puisqu'il n'autorise pas le moindre stationnement au-delà de "*quelques jours*", tout en affirmant, plus loin, "*ne pas être tenu d'accorder des autorisations d'occupation privative*". Affirmation abusive car le juge a la possibilité de sanctionner un refus d'accorder une autorisation d'occuper le DPF, l'aspirant à l'occupation pouvant, alors, déposer une nouvelle demande en un autre endroit. Et c'est là que VNF met en évidence sa volonté de monétariser, à tout prix, l'utilisation de la voie d'eau puisqu'il ne laisse pas d'autre possibilité que soit payer une redevance soit payer pour une "occupation" sans titre. ce qui double le montant et s'accompagne d'une contravention de grande voirie. Le "jackpot" en quelque sorte ; d'autant que les places disponibles sont de plus en plus rares au regard des demandes en attente puisque VNF tient des listes, apparemment longues, de demandeurs, comme pour l'accès aux logements sociaux ... Ne reste plus que le recours aux élus locaux pour les "demandeurs d'asile". A quel moment le nombre d'occupants va dépasser le nombre de navigants puisque c'est ce que paraît chercher VNF.
7. Si, dans sa communication aux usagers, l'établissement ne fait que manipuler les utilisateurs de la voie d'eau pour leur faire accepter comme vérité ses ignorances, c'est déjà grave. S'il ne connaît pas ces dispositions tirées du règlement général de police de la navigation intérieure (RGPNI) issu du code des transports, c'est encore plus grave. Et c'est ce qui semble être le cas.

8. D'ailleurs, avec le recours à la notion d' "*occupation privative*", l'établissement ne fait que dégager sa responsabilité dans l'inutilité publique pour la navigation des voies d'eau qu'il met progressivement en place. C'est pourquoi, il se prétend, de plus en plus, exclusivement chargé de la gestion hydraulique, terme qui n'apparaît pas dans la loi de 1991. Fait aggravant, cette notion dispense VNF d'aménager les berges, des ports ou des haltes, notamment pour les bateaux de commerce. L'établissement participe, ainsi, à un "mitage" de la voie d'eau qu'il ne se gêne pas de stigmatiser à l'attention des élus pour pouvoir continuer à préserver ses prérogatives.
9. En outre, l'absence de vision globale et de prise en compte des contraintes d'urbanisme, le poussent à mélanger divers usages de l'occupation (par exemple, atelier de réparation et logement). Il refusera, dès lors, à des professionnels d'installer, en un lieu, une activité utile à l'entretien et à la maintenance des bateaux. En l'obligeant à s'installer au milieu d'un ensemble de bateaux-logements où l'activité pourrait gêner les autres occupants. Ce qu'il a déjà fait, sur d'autres sites, entraînant des réclamations d'occupants résidentiels du domaine gênés par des activités de mécanique navale. Si ce n'est pas là, à nouveau, un exemple d'incohérence ...
10. Accessoirement, il faut signaler qu'en matière routière, l'occupation relève d'un **permis de stationnement** différent de la **permission de voirie** en ce que le premier ne crée aucune emprise et ne consiste qu'en une occupation superficielle. Alors que le second crée cette emprise, par exemple en matière fluviale, par la création d'un embarcadère. Un bateau, et non un établissement flottant, qui "*occupe le domaine*" relève d'un permis de stationnement s'il faut absolument réglementer cet usage au titre de la police de la navigation. Mais, au titre de la conservation du domaine public, celui-ci n'est pas touché par une occupation superficielle. Alors que pour un établissement flottant, les services publics installés pour répondre aux nécessités d'une occupation durable (électricité, eau, collecte des déchets, ... etc) peuvent justifier la contrepartie financière qu'est la redevance.
11. Il est certain que la documentation "officielle" de VNF s'adresse, principalement, à des pratiquants de la voie d'eau dont l'activité principale n'est pas l'étude des textes officiels. Donc, au royaume des aveugles, VNF n'a aucune peine ... Mais, la responsabilité de cet établissement dans la sous-estimation des possibilités de croissance et de développement de la navigation intérieure par une élévation du niveau de connaissances de ses utilisateurs n'en est que plus lourde.

3 ° LES APPRECIATIONS "FAÇON" VNF, SES NEGLIGENCES ET ERREURS.

1. Après avoir vu les exemples d'absence de recours à des termes officiels, il faut voir comment cet établissement interprète les textes officiels. Ou, pire encore, diffuse de fausses informations.
2. Dans les exemples ci-dessus est mentionnée son affirmation selon laquelle le stationnement n'est autorisé que "*quelques jours*" pour échapper au constat d'infraction d'une occupation du domaine sans autorisation. Or, d'une part, la règle d'interdiction d'occuper (différent de stationner comme ne le sait pas VNF) le domaine public au-delà de un mois n'a fait l'objet d'aucun décret d'application. Elle est de portée générale et, de ce fait, l'interprétation de VNF peut être abusive. D'autre part, rien dans les textes ne précise comment se retient la date de début de l' "*occupation*", ou la distance à parcourir pour ne pas apparaître en "*occupation*" prolongée. VNF a, donc, toute latitude pour cibler à sa guise les transporteurs professionnels ou les plaisanciers qui lui déplaisent : quelques jours ou quelques mètres suffiront à ses agents pour judiciariser ou non l'utilisation de la voie d'eau. D'autant que dans le "*cadre juridique*" ci-dessus mentionné, l'établissement a l'inconscience d'écrire que "*Le stationnement quelle qu'en soit la durée n'est possible que s'il est autorisé (sic) et s'il respecte les conditions de cette autorisation*" ("*cadre juridique*" p 5). On voit bien là, l'ignorance dont fait preuve l'établissement chargé des voies navigables qui ne sait pas que le stationnement, (terme de navigation, l'occupation n'en étant pas un), peut être, simplement, réglementé par la signalisation officielle positionnée sur le terrain. D'ailleurs, les rédacteurs du CG3P le savaient en rédigeant le 2^e alinéa de l'article L2124-13 "*En dehors des zones ainsi délimitées, aucune occupation supérieure à un mois par un bateau, un*

navire, un engin flottant ou un établissement flottant ne peut être autorisée". **Occupation pas stationnement !**

3. Et, à propos de ces "zones ainsi délimitées" qui sont qualifiées de "zones d'occupation longue durée réglementées", le même article L2124-13 prescrit "*Les zones d'occupation du domaine public fluvial supérieure à un mois par un bateau, un navire, un engin flottant ou un établissement flottant ne peuvent être délimitées par le gestionnaire de ce domaine qu'après accord du maire de la commune sur le territoire de laquelle se trouvent ces zones*". Comment savoir si l'établissement public respecte la loi ? Est-ce qu'une carte faisant apparaître ces zones ne serait pas une preuve de l'agence d'État de transparence dans sa communication ? Et de facilité pour tout usager souhaitant s'installer durablement sur la voie publique ? L'opacité du fonctionnement de VNF en la matière ne fait qu'ajouter à la méfiance quant à ses pratiques.
4. Autre exemple, de désinvolture des textes pour apprécier l'obligation ou pas de détenir un titre d'occupation pour naviguer sur le DPF. Le CG3P est tout à fait clair sur cette question puisque l'article L2122-1 indique : "***Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public (...) dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous***". Pour mieux comprendre cette loi, il faut savoir (ce que savent peu d'élus) que le domaine public se compose comme en matière routière de la voie publique et de ses dépendances que sont, par exemple, des contre-fossés, des hangars, des maisons éclésiastiques, ... etc. La logique du CG3P est tout à fait cohérente en reliant l' "utilisation conforme à l'affectation à l'utilité publique" et "le droit d'usage qui appartient à tous" ce qui est, évidemment, le cas d'une voie publique mais beaucoup moins d'une **dépendance**. L'utilisation compatible n'est pas un droit d'usage appartenant à tous. Exemple, la circulation de cyclistes sur les chemins de halage (de service) qui ne sont pas en superposition d'affectation est soumise à autorisation car leur droit d'usage n'appartient pas à tous et son utilisation à cette fin est seulement compatible.
5. Il est, certes vrai qu'un bateau en stationnement utilisera un ouvrage sur la berge pour s'amarrer mais, c'est en cela, que l'établissement démontre, encore, son inutilité puisqu'il n'a aucune préoccupation d'amélioration des voies en créant des points de stationnement. Il fait, simplement, le rentier et n'use et abuse que du code de la propriété et non du code des transports. Il est impératif que l'encadrement en charge des voies navigables du pays s'initie, aussi, au RGPNI.
6. Dès lors, si l'utilisation de la voie publique par un bateau ne relève, ni de l'occupation des dépendances de la voie, ni d'un droit d'usage privatif qui justifie l'obligation de demander une autorisation, VNF n'est-il pas en situation d'abus de pouvoir en exigeant le dépôt d'une demande d'autorisation pour un **bateau** en stationnement ?
7. Nouvel exemple, à propos des transporteurs professionnels de passagers qui sont qualifiés de **plaisanciers professionnels**. Qualification ridicule et désobligeante pour qui connaît le difficile métier d'exploitant de bateau de commerce ou de bateaux de plaisance de location. L'une des raisons de cette qualification est, probablement, la volonté de l'agence de l'État et du gouvernement de dévaloriser le transport commercial de passagers par rapport à celui de marchandises. Ce qui permet à VNF d'échapper à son obligation de prendre en compte tout le transport professionnel d'où le recours à la notion de "dénavigation" sur certaines voies. Car la navigation qui intéresse est celle de marchandises qui transporte plusieurs milliers de tonnes par unité sur des voies d'eau à grand gabarit nécessaires pour ces transports. Mais, il en est une autre plus directement financière puisque le code des transports soumet au paiement du péage les **transporteurs publics de personnes**. Or, les "plaisanciers professionnels" font du transport pour leur **compte propre donc privé** et non pour **compte de tiers donc public**. Évidemment, pour qui ne connaît pas cette subtilité, inutile de compter sur VNF pour se la faire expliquer. A supposer même que cet établissement la connaisse ce qui semble improbable vu l'enjeu financier ...
8. Encore un autre exemple à propos de la volonté répressive de VNF d'obliger les navigants à payer des redevances. Le CG3P (partie législative) dans un chapitre portant sur la police de la conservation du domaine public fluvial prescrit la possibilité d'une transaction après procès-verbal de contravention de grande voirie soumise au tribunal. Dans un tel cas, la transaction serait le

moyen d'ouvrir un dialogue et d'aller progressivement vers un rapprochement des points de vue entre VNF et un ou des usagers. A ce jour, aucun cas où une transaction aurait été entamée avant mise en contentieux n'est parvenu à notre connaissance. Pourtant, il y a bien des contentieux !

9. Enfin, et en vrac, voici des erreurs diffusées par l'établissement dans sa documentation à destination du public ; erreurs dont certaines placent l'utilisateur en insécurité juridique.

- ✚ Le permis de navigation relatif au bateau (conformité technique et identification) est confondu avec le permis de conduire un bateau de plaisance du conducteur, l'un étant pris pour l'autre (extrait de la FAQ). Un "routier" confond t'il certificat d'immatriculation (ex carte grise) et permis de conduire ?
- ✚ Réponse de VNF incompréhensible à la question "*pour quelle raison dois-je m'acquitter d'un péage plaisance ?*" (id. FAQ). La Cour des Comptes, en 2017, a posé cette question à VNF et a conclu sur la réponse obtenue: "*la justification économique (du péage) n'est pas connue*".
- ✚ Pour les bateaux de commerce, la réponse "*si le nombre de passagers transportés est supérieur à 12 personnes, une personne à bord doit être titulaire ASP (attestation spéciale passagers)*" (extraits FAQ) est fautive. Même avec moins de 12 passagers à bord, la présence de l'ASP est obligatoire. L'ASP équivaut à l'agent de sécurité.
- ✚ A la question "*la redevance (...) est-elle un impôt*" (extrait du "cadre juridique"). La réponse "*non*" de VNF est fautive, une redevance qui, en comptabilité publique est une taxe pour service rendu, est un droit fiscal ou para-fiscal comme le péage. Le péage, lui-même, étant l'équivalent du droit d'octroi, contribution basée sur le transport de marchandises, et vieux de plusieurs siècles, définitivement supprimé au 20^e siècle.
- ✚ ... etc

CONCLUSION

S'il faut reconnaître, malgré tout, l'effort fait par cette agence de l'État en matière de communication vers les usagers, il faut déplorer qu'elle soit davantage orientée pour faire pression sur les navigants ou occupants du DPF plutôt que pour les informer sérieusement. L'insistance à traiter le DPF comme une propriété de l'État confiée à VNF au détriment de sa fonction comme infrastructure de transport a, et aura, des conséquences sur les économies locales, régionales et nationale. Pour enrichir – relativement – une agence de l'État, on va appauvrir ses territoires tout en continuant à concentrer la richesse du transport fluvial au Nord de la France. Alors que la majorité de son réseau fluvial qui débouche sur deux façades maritimes se trouve au Sud.

Il faut, aussi, mettre davantage de cohérence entre CG3P et code des transports (RGPNI) car le CG3P a été fait à l'époque, et remanié depuis par les gouvernements successifs, à l'attention des élus locaux, obligés, pour les routes, ou incités, pour les voies d'eau, à en reprendre la gestion. Les élus locaux, faute d'expertise dans ces domaines, se sont polarisés, essentiellement, sur la voie publique et peu sur les dépendances, et l'état des voies du réseau fluvial ne les a pas incité à s'y investir. Cependant, dans les zones urbaines où la demande existe comme le démontre la Seine en région parisienne avec ses bateaux-logements, la relation voies publiques – dépendances est l'objet de tensions (afflux de demandes, apparition de contentieux, ...) qui témoignent de l'importance de cette question. Récemment, sur la métropole toulousaine, un groupement d'occupants du canal du Midi s'est ému de la manière dont avait été traité l'entretien des plantations par VNF. Il faut, maintenant, que les zones rurales mouillées par les voies d'eau tirent avantage de ces voies délaissées. Et que des accords d'ensemble au-delà des divisions (géographiques, politiques, administratives, de personnes ...) soient passés.

Quoique les divers services techniques locaux ne soient pas à la hauteur des connaissances à mettre en pratique, ce n'est pas Voies Navigables de France qui les affranchira. Un hiatus s'agrandit chaque jour davantage au fur et à mesure de la multiplication des règles entre usagers, élus et concepteurs/rédacteurs des règles. Les services techniques qui sont plus tournés vers la circulation routière prennent de plus en plus le pouvoir pour orienter et convaincre les élus et il faut davantage de connaissances et compétences que n'en a l'agence. D'autant que les interactions entre les diverses réglementations en jeu (du domaine public, de la navigation, de l'urbanisme, de la fiscalité, ...) ne

facilitent pas le traitement de ces questions. Il y a urgence à trouver la juste part de participation des navigants à l'effort d'entretien de la voie d'eau car ceux-ci étant en diminution voient cette part augmenter de façon disproportionnée. Les collectivités quant à elles pourraient assumer la part non navigante de l'infrastructure utilisée par le grand public. Sans aucun bateau sur le canal ne continuerait on pas à l'entretenir ? Le niveau des péages que VNF trouve bas étrangle, au contraire, les exploitants et les plaisanciers et n'incite pas à investir sur la navigation en eaux intérieures. VNF en s'enfonçant entraîne avec lui tout le monde de la navigation fluviale, y compris celui de marchandises.

Reste un débat de fond qui n'est pas l'objet de la présente étude : Un tel ouvrage d'intérêt général, doit-il passer par une norme d'exploitation à l'équilibre, lorsqu'on sait la criante absence de bateliers exploitants ? N'est-ce pas, en l'exigeant, précipiter plus sûrement la fin de ce mode de transport qui par ses qualités respectant l'intérêt général, œuvre pour le bien de tous ? Et aussi, le transport par voie d'eau, mode de déplacement vieux comme l'humanité, retrouvera t'il sur le territoire national une place honorable dans la lutte contre le dérèglement climatique et l'épuisement des ressources ?

Le 20 janvier 2022

- **UNION DES PÉNICHES DE CROISIÈRES DU CANAL DU MIDI**
- **ASSOCIATION DES TRANSPORTEURS FLUVIAUX DU MIDI**
- **ASSOCIATION NATIONALE DES PLAISANCIERS EN EAUX INTERIEURES**
- **AMIS DES RIVIÈRES ET CANAUX D'AQUITAINE ET D'OCCITANIE**

Pour le collectif, le Trésorier de l'ATFM

Pierre Gaudry

