


**Maxime du mois** : la vérité doit s'inspirer de la pratique. C'est par la pratique que l'on conçoit la vérité. Il faut corriger la vérité par la pratique. (Mao Tsé Toung)

## *Fluviactualités d' ...*

**AVRIL - MAI 2024**

*... à L'ARRACHE-PIÈCE*

- ❖ **1<sup>o</sup> Anecdote 1** : A un député qui l'interrogeait sur l'état des relations entre VNF et les usagers, Fluviaconseil exprimait son souci de la dégradation continue de cet état entre le premier et les seconds. Surpris, le député répondait alors : "à moi, ils me disent que tout va bien". **Anecdote 2** : Un occupant du domaine public fluvial qui met en valeur un canal, par sa péniche-gîte et le service qu'elle propose, est étranglé par la redevance "commerce" que lui impose VNF. Il adresse un recours à la ministre des collectivités territoriales et de la ruralité. Celle-ci, tout en conseillant de poursuivre le dialogue avec l'établissement public, met en avant les bonnes dispositions de ce dernier, qui n'a chiffré la nouvelle redevance "plaisance" qu'à 1 900 €. Stupéfaction de l'administré : l'agence comptable lui réclame par un "avis des sommes à payer", 2 912.52 € sous peine de poursuites. N'y aurait-il pas comme un double discours de cet établissement, un pour les manants, l'autre pour les puissants ?
- 
- ❖ **2<sup>o</sup>** Ces anecdotes questionnent sur l'**avenir économique des acteurs du canal du Midi**. Consciente du problème, la ministre – Dominique **FAURE** – a eu l'heureuse initiative d'organiser ces jours prochains une visioconférence. Un panel d'élus, de professionnels et de fonctionnaires y est invité. Retisser les fils du dialogue va s'avérer difficile compte tenu du passif, mais il faut bien un début.
  - ❖ **3<sup>o</sup>** La redevance due pour l'occupation du domaine public, dont la loi dit qu'elle "*tient compte des avantages de toute nature procurés au titulaire de l'autorisation*" a des relents seigneuriaux. Le propriétaire en profite bien, aussi, par ses prélèvements, directs ou indirects, sur l'activité. Et ne mettre en avant que les "avantages" en ignorant les inconvénients (entretien coûteux des investissements en milieu aquatique, travaux sur la voie, baisse des commandes, crise économique, pandémie, maladie, accident, , ...) que ne maîtrise pas le "titulaire de l'autorisation" n'est guère juste. D'autant que VNF fonctionne, dans ce domaine, industriellement ; il produit à la chaîne. Ses conventions sont standardisées et seules quelques cases sont à renseigner. Le calcul des redevances relève de formules mathématiques stéréotypées que les agents publics n'ont qu'à appliquer sans états d'âme. Traiter de la sorte un vieux canal tricentenaire (et ses utilisateurs) frise l'euthanasie. Et l'on comprend qu'au bout de la chaîne de production, l'entrepreneur ou le plaisancier abandonnent, petit à petit, la voie d'eau. Entendra-t-on ces élus nationaux (Laetitia **SAINT PAUL**, Christine **ARRIGHI**, ...) qui incitent comme cela se fait, par exemple, sur la Loire à se référer au chiffre d'affaire pour ce calcul ? Et le ministre de l'action et des comptes publics de l'époque (2018) n'a t'il pas [répondu](#) à Mme Saint-Paul (députée du Maine-&-Loire) que "*le montant de la redevance domaniale est fixé de manière à ce qu'elle soit soutenable par l'exploitant*" ? C'est bien compris, gestionnaires de voie d'eau !
  - ❖ **4<sup>o</sup>** En 1972, alors que VNF s'appelle, encore, ONN (Office National de la Navigation), l'État convient avec le département de l'Aude d'une "**superposition de gestion**" sur son domaine. Elle permet au département d'utiliser le domaine public fluvial (les berges) pour y installer sa route (la RD 124) sans que le domaine "fluvial" ne devienne "routier" puisqu'il est dédié au service public de la navigation. Quelques dizaines d'années plus tard, cette route se dégradant en certains secteurs, le département de l'Aude demande réparation au propriétaire de ce domaine : l'État, donc, VNF. Il obtient, en appel, gain de cause à hauteur de plus de 950 000 €. La raison tient à l'expert désigné par le tribunal qui impute ces dégradations au batil-

lage érodant les berges (et le talus) au passage des bateaux. Sans retenir le ruissellement et le ravinement des eaux de pluie ou le passage des véhicules routiers ou le revêtement de la chaussée comme le proposait l'expert de VNF. **Morale 1** : le péage et la redevance payés par les marins en eaux intérieures vont servir à remettre en état une route utilisée gratuitement par les automobilistes. **Morale 2** : inconnue. Le département de l'Aude a-t'il indemnisé l'État de l'occupation du domaine fluvial par sa route ?

- ❖ **5 ° Du côté des collectifs** : Celui regroupant l'ANPEI, l'ATUVE et ARCAO vient de faire des propositions pour la gestion de la liste d'attente des demandeurs d'emplacement en Haute-Garonne. Il s'agirait de créer une commission consultative ayant, entre autres fonctions, celle de garantir la transparence d'attribution des emplacements. Quant aux Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie, ils invitent adhérent(e)s et sympathisant(e)s à l'assemblée générale de l'association organisée, samedi 18 mai à 10 h 30 à Fumel (47), au bord du Lot. Inscription au repas (20 €) à [contact.arcao@gmail.com](mailto:contact.arcao@gmail.com).



Le transbordeur de Fumel pour contourner un barrage sur le Lot.

- ❖ **6 ° Nouvelle fermeture, de longue durée probable, annoncée sur le canal des Deux-Mers.** Après celle causée par le passage d'un tunnelier qui a conduit à combler temporairement le canal du Midi (photo), c'est, en aérien, la vétusté d'un pont, près de Meilhan (47) abîmé par un platane sur le canal de Garonne. La liaison Atlantique – Méditerranée ne sera bientôt plus qu'une illusion.



- ❖ **7 ° Un "droit réel", qu'est-ce que c'est ?** C'est un droit "plus que de simple locataire" mais moins que celui de "propriétaire". Prenons un emplacement libre pour occuper le domaine public, domaine inaliénable (qui ne peut être vendu) puisque public. L'occupation de cet emplacement peut être accordée à quiconque en fera la demande soit à titre personnel, soit avec un droit réel sur l'emplacement. La différence majeure tient à ce que celui disposant d'un droit réel a beaucoup plus de moyens administratifs pour mettre en valeur cet emplacement (public, temporairement privé) que celui qui ne désire qu'une amarre à l'année. Noter que chacun des deux projets est légitime, une rivière, un canal sont ouverts à tous. Les "ports fluviaux" ou les zones d'occupation longue durée sont déjà faits pour ceux ne désirant qu'une amarre. Les différences entre autorisation "**à titre personnel**" ou "**avec droits réels**" sont multiples et ne peuvent être expliquées en quelques lignes. Mais la différence majeure tient à la reconnaissance des garanties dues à celui qui veut investir durablement en occupant et valorisant le DPF (\*) (durée de l'autorisation, sécurisation du retour sur investissements, changement d'exploitant et transmission de l'autorisation, ... etc)

(\*) **Domaine public fluvial**

- ❖ **8 °** Et si les collectivités territoriales profitaient de la **remise des digues** que leur octroie l'État pour les occuper et y créer des centres d'intérêts : rencontres, promenades, loisirs, ....
- ❖ **9 ° Équipages** : Le conducteur n'est pas nécessairement le responsable de bord, un équipier sans certificat de capacité à la conduite professionnelle muni de son livret de service actif peut conduire un bateau. Le responsable (ou chef ou commandant) de bord est, alors, le titulaire du titre de conduite professionnelle. Il faut distinguer l'homme de barre ou timonier du responsable de bord. Le conducteur détenant un titre de conduite national (cf Fluviactu mars-avril) ne peut conduire que sur une voie d'eau non reliée au réseau européen même sur bateau à certificat de l'Union. Et même si, par son débouché, la voie se relie au réseau européen, pour peu qu'un simple barrage sans écluse empêche toute navigation entre l'aval et l'amont, la section de voie d'eau en amont de ce barrage est nationale car non reliée au réseau européen.
- ❖ **10 °** Ces perches horizontales insignifiantes, sous le tablier du pont, sont les éléments d'un équipement coûteux installé par VNF : ce sont **des réflecteurs radar**. Elles renvoient l'écho de l'onde du radar du bateau et permettent au conducteur de passer sans percuter les piles du pont, quelle que soit la météo.



Hélas, des digues en voie d'abandon qui feront baisser la hauteur d'eau et la politique tarifaire de VNF décourageront le passage des bateaux à cabine de fort tonnage, équipés de radars. L'investissement sur cet équipement sera, alors, fait en pure perte. Encore du gâchis ?

\* \* \*

Merci aux différents contributeurs qui ont aidé (photos, informations, ...) à la réalisation de ce numéro.  
Vous souhaitez communiquer une information, faire un commentaire, poser une question, opposer une objection,  
**You can contribute to the diversification and improvement of our information by sending your remarks.**