

**Maxime du mois** : Tout ce qui n'est pas défendu par la Loi ne peut être empêché, et nul ne peut être contraint à faire ce qu'elle n'ordonne pas. (Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 - article 5)

*Fluviactualités de ...*

**SEPTEMBRE - OCTOBRE 2024**

*... à L'ARRACHE-PIÈCE*

AU MENU :  
MEL-MELO DE CONTENTIEUX

❖ **1** ° Il est des articles de loi dont la seule évocation, pour des esprits avertis, provoque des poussées d'émotion. L'article 1<sup>er</sup> de la Déclaration universelle des droits de l'homme (tous les êtres humains naissent libres et égaux en dignité et en droits), l'article 16 de la Constitution (pouvoirs exceptionnels au président de la République), l'article L122 du code du travail (CDD), ... Désormais, l'article [L2124-13](#) (\*) du code général de la propriété des personnes publiques va remplir le même rôle pour les marins d'eau douce qui circulent sur les voies confiées par l'État à VNF. Un jugement récent rappelle qu'en démocratie libérale (quoiqu'on pense de ce régime, là n'est pas le débat) "**ce qui n'est pas expressément interdit est autorisé**". Alors que VNF dans son penchant totalitaire soft prétendait que "ce qui n'est pas interdit n'est pas forcément autorisé". Et pourtant, hors des zones interdites au stationnement, celui-ci est permis, sans autorisation, pour une durée maximum d'un mois. VNF n'autorisait pas plus d'une (petite) poignée de jours. Les utilisateurs des voies publiques gérées par VNF attendent, maintenant, que VNF corrige les "fake news" propagées dans ses diverses communications.



Panneau A5  
Ancre ou amarrage  
à la rive interdit.

(\*) Extrait : *En dehors des zones (d'occupation du DPF supérieure à un mois) ainsi délimitées, aucune occupation supérieure à un mois par un bateau, un navire, un engin flottant ou un établissement flottant ne peut être autorisée.*

❖ **2** ° L'agence de l'État, comme beaucoup d'autres institutions, est à la recherche d'argent. S'asseyant sur la loi, elle a imaginé d'obliger tout navigant s'arrêtant, quelques jours à peine, sur le domaine de l'État, à demander une autorisation. L'autorisation accordée entraîne le paiement d'un impôt appelé redevance. Muni de son bâton d'autorité publique, l'agence a commencé à menacer, de ci, de là, les marins fluviaux de procès-verbaux pour contravention de grande voirie (CGV) ; infraction qui consiste en la création d' "*obstacle à la circulation normale sur une voie de navigation*" (c. des transports – art L4273-1). Les uns se sont laissés "convaincre" de demander l'autorisation bien que le recours à l'article [312](#) du code pénal (\*) eut été possible si le bateau en stationnement ne créait pas d'obstacle. D'autres, dégoûtés, ont cessé de naviguer sur le réseau fluvial. Enfin, les récalcitrants ont été traduits devant les tribunaux administratifs. Ce qui a donné lieu à deux décisions, le [21 janvier 2021](#) et [5 juillet 2024](#) du tribunal administratif de Montpellier.

(\*) *L'extorsion est le fait d'obtenir par (...) contrainte (...), un engagement ou une renonciation, (...). L'extorsion est punie de sept ans d'emprisonnement et de 100 000 euros d'amende.*

❖ **3** ° Dans ces décisions qui résument, pour chacune, les contentieux, le plus sidérant c'est l'à peu près dans lesquels sont "constatés" et "verbalisés" les infractions. Dans la décision du 5 juillet, le juge observe (point 8) que "*les procès-verbaux, dressés entre le 9 mai 2022 et le 20 juillet 2022, ne rendent pas compte d'un stationnement continu du bateau*". Plus loin, "*alors même que le procès-verbal dressé le 7 octobre 2022 fait état d'un stationnement en un lieu différent des précédents, il ne permet pas de conclure à l'existence d'un stationnement prolongé du bateau (...) depuis le 9 mai 2022, date que retient pourtant le procès-verbal comme point de départ de l'occupation irrégulière*" !! Dans la décision du 21 janvier 2021, le procès-verbal du 28 août 2019 n'a constaté qu'un "*stationnement sans droit, ni titre*" sans préciser depuis quand. Imaginez une voiture verbalisée pour stationnement interdit sans indication de l'heure de l'infraction ! C'est le professionnel qui, en toute honnêteté, indique le nombre de jours de stationnement au nombre de dix. Il est, néanmoins, condamné pour "*stationnement privatif*" (point 7). Comme le juge ne s'en tient qu'aux éléments qui lui sont présentés, on ne félicite pas l'avocat qui n'a pas dégagné l'article L2124-13. Au demeurant, dans chacun des trois procès perdus (voir brève n°4), le prévenu était assisté par un avocat.

❖ **4 °** Ces faits ne sont qu'un très mince aperçu d'autres "anomalies" dans le foisonnement de procédures visant deux personnes : quatre procès ( 2 CGV et 2 constat OST (occupation sans titre)) entre 2021 et 2024 – dix procès-verbaux CGV en 7 mois qui ne vont pas empêcher l'établissement public de se faire recalier – deux constats OST relevés à un jour d'intervalle, annulés par VNF mais rétabli un an plus tard – le même constat OST (donc trois en fait) d'une occupation de 8 mois (258 jours) pour encaisser une redevance doublée – un constat CGV, sur le même lieu que l'OST et à un jour d'écart, sans indication de la durée de stationnement – recours à la **CADA** (commission d'accès aux documents administratifs) pour obliger l'établissement à communiquer le cahier de passage aux écluses afin de prouver les déplacements du bateau durant ces 8 mois, ... etc. Les hiérarchies sont-elles conscientes du risque pour le personnel de se voir incriminé pénalement (vice du consentement – extorsion – faux en écriture, ...) puisque les agents assermentés qui établissent de tels constats, "faisant foi jusqu'à preuve contraire", prêtent serment devant un juge (c. des transports – art. [R4141-3](#)) ? Bref, autant d'indices du désarroi des personnels de terrain contraints à faire un travail qui n'est pas celui pour lequel ils sont recrutés. Comme des carences de leur hiérarchie dans le contrôle et l'appui qu'ils pourraient apporter à leurs subordonnés. Et la question : où trouver, à un prix abordable, un avocat compétent en droit de la navigation et du domaine public ? L'**UPCM** (Union des péniches du canal du Midi) et **ARCAO** (Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie) ont écrit à la nouvelle directrice générale.

❖ **5 °** C'est sur les rives de la Charente, à Saintes (17) que l'**UAGO** (Union des Armateurs du Grand Ouest) tient, cette année, son assemblée générale annuelle, le 4 novembre. Le 23 novembre, à Agen (47), ce sera la section d'Entre-Deux-Mers pour l'**ANPEI** (Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures) qui tiendra sa réunion d'automne.



La Charente à Angoulême.

❖ **6 ° ÉQUIPAGES.** Un certificat de qualification de l'Union de conducteur autorise la conduite de n'importe quel bateau de commerce (transport de passagers ou de marchandises). Mais des situations particulières imposent d'avoir, en plus, des autorisations spécifiques. Elles sont au nombre de cinq et doivent, pour quatre d'entre elles, être inscrites sur le certificat de qualification, seule l'autorisation relative à la conduite des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié y échappe. Les quatre autres sont la conduite au radar, de gros convois, sur des tronçons de voie présentant des risques spécifiques et la navigation sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime, celle-ci peut être obtenue en échange de la licence de patron-pilote. (à suivre)

❖ **7 ° OCCUPATION DU DOMAINE.** Alors que VNF prépare la première étape de sa mise aux enchères des emplacements sur le DPF, il est important de connaître la différence entre une autorisation (ou convention, pour l'État, c'est pareil) d'occupation du DPF **à titre personnel ou avec attribution de droits réels**. Dans la première, l'occupant qui souhaite vendre la construction flottante n'a aucun droit sur l'emplacement et si le bateau est vendu, il doit libérer la place (encore du contentieux en perspective). L'emplacement libéré est, alors, mis aux enchères (\*). Alors que s'il a un droit réel, le bateau et son activité peuvent être transmis à un repreneur avec l'accord du propriétaire, ou du gestionnaire, du DPF. Comment va se passer la transition pour tous les occupants du DPF qui ont une activité économique sans une convention "droits réels" ? Le propriétaire va-t-il jeter l'occupant à la rue en s'appropriant le fruit du travail des années d'exploitation économique de l'emplacement ? (à suivre)

(\* *Sauf dispositions législatives contraires, lorsque le titre mentionné à l'article L. 2122-1 permet à son titulaire d'occuper ou d'utiliser le domaine public en vue d'une exploitation économique, l'autorité compétente organise librement une procédure de sélection préalable présentant toutes les garanties d'impartialité et de transparence, et comportant des mesures de publicité permettant aux candidats potentiels de se manifester.*)

❖ **8 ° L'Europe pour la navigation intérieure, peut mieux faire.** Certaines bateaux (transport de passagers naviguant en zone 1 ou transportant plus de 75 passagers en zone 2 ou transportant plus de 150 passagers dans les autres zones, par exemple) sont soumis à un contrôle technique par des sociétés de classification et non par un simple expert en bateaux de navigation intérieure. Le droit français ([arrêté du 21 décembre 2007](#)) renvoie vers une liste de six sociétés publiée par la Commission européenne. Alors que la représentation en France de la Commission européenne, consultée, envoie une liste de douze sociétés. L'explication est qu'en France, l'Europe ne semble pas connaître la directive n° 2016/1629 et que la liste en question se réfère au contrôle technique des navires (de mer). Qu'en conclure ? Libre à chacun de voir ...

\* \* \*

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.

[✉ naviguervers@fluviacconseil.fr](mailto:naviguervers@fluviacconseil.fr) - [☎ 00 \(33\) 7 87 61 47 05](tel:003333787614705)