

**Maxime du mois** : Nommer les choses c'est ajouter encore au désordre du monde (A. Camus)

## Fluviactualités d' ...

### OCTOBRE - NOVEMBRE 2024

#### ... à L'ARRACHE-PIÈCE

❖ 1<sup>o</sup> Insupportable ! A peine renvoyé par la justice administrative vers une lecture plus perspicace du CG3P (code général de la propriété des personnes publiques), VNF remet ça pour pouvoir continuer à saigner financièrement les marins du fluvial. Rebondissant sur un [jugement récent](#), il pense sauver les meubles pour justifier son impérieux besoin d'encaisser des redevances à tout prix. Il reprend un article du CG3P (ci-contre surligné jaune), de portée générale, car s'appliquant à tous les domaines publics (routier, ferroviaire, hertzien, ...). Ce faisant, il oublie, l'article propre au domaine public fluvial (L2124-13) qui autorise un mois d'occupation gratuit (\*). Puis il se réfère au code des transports (surligné bleu), oubliant (encore !) qu'il ne s'applique qu'aux bateaux de commerce (passagers et marchandises). Ce qui ne l'empêche pas de traquer, aussi, les bateaux de plaisance. Au comble de la mauvaise foi, il mélange "stationnement" et "occupation", ce dernier terme qualifiant, pudiquement, une "privatisation" du domaine public. Alors qu'un bateau en stationnement ne "privatise" pas le domaine fluvial car il ne dépasse pas le droit d'usage qui appartient à tous (CG3P – art L2122-1). Et puis, est-ce légal que l'établissement public fasse de la police de la navigation (contrôle du stationnement) qui est une **prérogative de l'État** sur la voie fluviale ? Qui contrôle VNF ? Un code ce n'est pas un self-service où chacun pique de ci, de là ce qui lui convient le mieux. Amateurs !

Les textes applicables :

1. **Code des transports** : les conditions de stationnement sont notamment spécifiées à l'article A.4241-54-2 (boutes les limites) et l'article A.4241-1 (regis du RGPH) indique qu'il est dénommé « **garage à bateaux** » : « (r zone de stationnement réservée pour une durée maximale de **trois jours** aux bateaux de marchandises et aux bateaux à passagers »
2. **Code Général de la Propriété des Personnes Publiques - l'article L.2125-1 du CG3P** énonce un principe de non-gratuité. Quelques exceptions : les services de sécurité (les pompiers, SISM ...) ou en contrepartie d'un entretien du domaine ...
3. **VNF** : dispose dans sa décision tarifaire d'un tarif « stationnement de bateau », applicable dès le 1<sup>er</sup> jour conformément au CG3P.

Extrait de la présentation de VNF lors de la commission nationale des usagers (CNU).  
(Texte complet sur le drive de l'ATFM)

(\*) "Conformément aux principes généraux du droit, les dispositions spéciales, en raison de leur caractère particulier, l'emportent sur celles plus générales" c'est un haut gradé de VNF qui l'écrit !

❖ 2<sup>o</sup> Dans le même genre, il y a la commune d'**AVIGNON**. En 2010, elle délibère pour imposer une redevance à tous les commerces et distributeurs bancaires. Leur ouverture sur la voie publique serait une occupation (privative) du domaine public dont ils tireraient avantage. Certains commerçants se rebiffent et saisissent le tribunal administratif. D'appel en appel, finalement, c'est le Conseil d'État qui va retoquer le chef-lieu du Vaucluse. On ne félicite pas Avignon d'utiliser les impôts municipaux et le temps de travail de ses fonctionnaires pour aboutir à une telle impasse. Imaginez, si le Conseil d'État n'avait pas calmé la commune, ce que serait la circulation piétonne dans les villes.



Cette personne "stationnant" sur le domaine public le privatise t'elle ?

❖ 3<sup>o</sup> Fermeture à la navigation sur le canal des Deux Mers. A tour de rôle, les travaux sur les canaux du Midi puis de Garonne interrompent la continuité de la voie publique un tiers de l'année (début novembre à fin février). Une manne pour VNF qui peut, de la sorte, constater l'occupation (obligée) du domaine par la totalité des navigants à l'arrêt, sortir son carnet de redevances et remplir le tiroir-caisse. Inutile pour l'établissement d'accélérer les travaux pour remettre rapidement en navigation. Et tant pis pour les professionnels qui auraient pu poursuivre leur activité comme pour les plaisanciers, tous contraints à la redevance forcée. Des ports comme celui de [Castelnaudary](#) y trouveront certainement leur compte mais détruire à petit feu toute navigation ne permettra jamais leur développement. Et si VNF étranglait moins les marins fluviaux par sa fiscalité, peut être seraient-ils plus nombreux sur l'eau, dans les ports et haltes nautiques.

❖ **4 ° ÉQUIPAGES.** Voici les cinq situations dans lesquelles des autorisations spécifiques sont exigées des conducteurs, titulaires du certificat de qualification de l'Union (CQU). La conduite de "**gros convois**" (convoi poussé dont la longueur totale multipliée par la largeur totale du bâtiment poussé est égale ou supérieure à 7 000 m<sup>2</sup>). La conduite d'un "**bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié**", certification que peut, aussi, posséder l'expert en matière de gaz naturel liquéfié pour l'avitaillement du bateau. La conduite "**radar**" par visibilité réduite (nuit, brouillard, ...). Enfin, deux autorisations sur zones de navigation, celle **à risques spécifiques** et celle sur **voies d'eau à caractère maritime**. Ces voies sont, encore, à recenser en France. Mais un [arrêté du 24 octobre 2024](#) autorise les titulaires d'une licence de patron-pilote à demander la délivrance de l'autorisation "voie d'eau à caractère maritime", par équivalence. Détail important, ne pas confondre la zone de navigation "équipage" avec la zone de navigation "bateau", ces derniers étant déjà certifiés par leurs titres de navigation sur des zones données (zones R, 1, 2, 3 et 4).

❖ **5 °** Comment est calculé le **montant des redevances** pour l'occupation du domaine public fluvial de l'État confié à VNF ? C'est son directeur général qui en décide. La distance entre Béthune et, par exemple, Béziers, soit quasiment 1 000 kilomètres, n'est pas gênante du fond du bureau d'où se prend la décision. Le centralisme jacobin s'est déplacé à Béthune et les variété et diversité des voies d'eau et de leurs environnements sont effacés. Il en va de même pour chaque projet de développement économique projeté sur le DPF. Conséquence : sur une activité à gros chiffre d'affaire, la redevance prélevée sera, proportionnellement, moindre que sur une activité à chiffre d'affaire plus modeste. Cette activité sera plus fragile face aux aléas de la conjoncture (Covid par exemple). C'est, probablement, un choix délibéré de VNF pour encourager les gros projets. Ne dit-il pas que le transport de marchandises sous le seuil de 1 000 tonnes n'est pas rentable ?

❖ **6 ° OCCUPATION DU DOMAINE.** Le refus de VNF d'asseoir la redevance sur le chiffre d'affaire des activités économiques occupant le DPF cache sa volonté de garder la maîtrise sur le domaine qui lui est confié. Fût-ce au prix de son dépérissement. Prendre en compte le chiffre d'affaire, oblige à ajuster la durée de l'autorisation/Convention d'Occupation Temporaire pour assurer l'exploitant de "**l'amortissement des investissements projetés et une rémunération équitable et suffisante des capitaux investis**" (CG3P – article [L2122-2](#)). C'est le principe de base d'un titre d'occupation "droits réels" que VNF affiche dans son guide des tarifs domaniaux mais qu'il n'applique pas. La députée de la 9<sup>e</sup> circonscription de Haute-Garonne – Mme Christine **ARRIGHI** – a posé, récemment, une [question](#) à ce propos au ministre des transports.

❖ **7 °** La métropole toulousaine élabore son **POPE** (plan d'occupation des plans d'eau), preuve indiscutable de l'attrait du foncier fluvial face à la rareté et à la cherté du foncier urbain, (voir les bords de Seine à Paris). Toulouse Métropole et VNF sauront ils trouver le plus juste équilibre entre la voie publique de circulation qu'est le canal des Deux-Mers et la zone d'habitat urbain qu'elle devient dans les zones à forte densité de population ? Les COT à venir seront à surveiller de près.



Croisements risqués !

❖ **8 °** La dualité dans laquelle s'empêtre VNF entre "occupation" et "stationnement" (cf brève n° 1), découle du CG3P qui en a défini une autre plus subtile. Celle d'une occupation/utilisation du DPF "**conforme** à son affectation à l'utilité publique" ou "**compatible** à cette affectation". Sont conformes à l'utilité publique d'un canal : la navigation et l'alimentation en eau des voies navigables, des populations, de l'agriculture et de l'industrie. Toute autre occupation/utilisation peut être autorisée pour peu qu'elle soit compatible mais en aucun cas si elle empêche une occupation/utilisation conforme. La photo ci-dessous, illustre l'attribution, à un restaurateur, d'une maison éclusière devenue inutile par l'automatisation de l'écluse. Cette utilisation



**n'est pas conforme** à l'utilité publique mais **elle est compatible** vu l'automatisation de l'écluse. A un détail près : l'accès à la borne (en bleu) commandant l'écluse, essentielle à l'utilité publique du DPF. Les tables et chaises entravent l'accès à la borne. Les agents du gestionnaire de la voie devraient inviter l'exploitant à dégager cet accès mais ces agents sont occupés à faire la chasse aux navigants. Connaissent-ils d'ailleurs la distinction "conforme – compatible" ? C'est ce sens de la nuance dans la rigueur administrative qui fait cruellement défaut au service public de la voie d'eau.

\* \* \*

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.