

Version correcte de la maxime du mois précédent se référant à l'usage volontairement confus des termes "occupation" et "stationnement" : **Mal nommer les choses c'est ajouter encore au désordre du monde** (A. Camus).

## Fluviactualités de ...

### NOVEMBRE - DECEMBRE 2024

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- ❖ 1<sup>o</sup> De passage à Valence (Espagne), Fluviaconseil a cherché à comprendre, au-delà des conditions climatiques particulières, les tenants et aboutissants de la catastrophe. Plus exactement, en quoi l'ignorance, par les "élites", de l'hydromorphologie des territoires balayés par les eaux de ruissellement, avait sa part de responsabilité dans le drame. Comme si aucune leçon n'avait été retenue, presque 70 ans après, du même phénomène qui avait affecté la ville riveraine, capitale de la province, elle-même. Une présentation sera proposée dans le prochain numéro.
- 
- ❖ 2<sup>o</sup> Dans ce domaine très spécialisé qu'est le transport de marchandises dangereuses par voie fluviale, il faut noter [l'agrément](#) obtenu par l'institut Fluvia (Institut pour le développement de la formation continue dans la navigation fluviale). Ces formations portent sur le transport de produits chimiques, de gaz, de marchandises sèches ou par bateau-citerne.
  - ❖ 3<sup>o</sup> M. Domitien **DETRIE** devient, désormais, le nouveau directeur territorial de la représentation locale de Voies Navigables de France dans le Sud-ouest. Le départ de l'ancien directeur s'est fait au moment où s'ouvrait un dialogue avec l'**ACC2M** (Association des Communes du Canal des Deux Mers) pour s'accorder avec précision sur l'application de certaines règles et engager des contacts positifs et constructifs avec les municipalités. Le changement va-t-il remettre en cause cette orientation ? En fait, l'activité passée du nouveau directeur pour l'association des petites villes de France laisse, au contraire, supposer une certaine continuité dans cette voie. Cependant, il est des problématiques qui ne relèvent pas des directions territoriales et sur lesquelles le président, la directrice générale et le conseil d'administration de l'établissement sont d'un mutisme abyssal. Fluviaconseil y reviendra.
- 
- ❖ 4<sup>o</sup> Le renouvellement, aux chaînes de télévision, des autorisations d'exploitation du domaine public hertzien – domaine public de l'État – s'apparente à l'attribution des autorisations (ou conventions) d'occupation du domaine public fluvial. Sauf que c'est une **autorité publique indépendante** – l'**ARCOM** (Autorité de régulation de la communication audiovisuelle et numérique) – et non un établissement public comme VNF qui délivre les autorisations. Autorité indépendante ? Difficile à croire vu le parcours de son président dans la haute fonction publique d'État. Le Défenseur des droits qui est aussi une autorité indépendante, avait été saisi par un collectif de plaisanciers sur les pratiques de VNF refusant de respecter l'article L2124-13 (autorisation de stationner sur la voie 30 jours maximum). Mais cette "autorité indépendante" s'était avouée impuissante à convaincre VNF de respecter le droit. Quelques semaines plus tard, un juge administratif avait bien mis au pas VNF. Le ou la citoyen-ne qui paye via ses impôts, et, en sus sur fonds propres, des avocats n'ont-ils pas, à juste titre, de quoi s'étonner de ces "autorités indépendantes" payées, aussi, par ses impôts ?
  - ❖ 5<sup>o</sup> **ÉQUIPAGES.** La directive européenne "Équipages" (n° 2017/2397) exclut de son application, en particulier les services d'urgence et l'exploitation de **bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome**. La transposition en droit français de cette directive a donné, dans le code des transports, l'article A 4231-23-2 " Pour les bacs ne navigant pas librement le conducteur est titulaire d'un certificat de capacité PB." Le "PB" qui ne vaut que pour les voies d'eau sans accès au réseau européen, autorise la conduite de bateaux d'

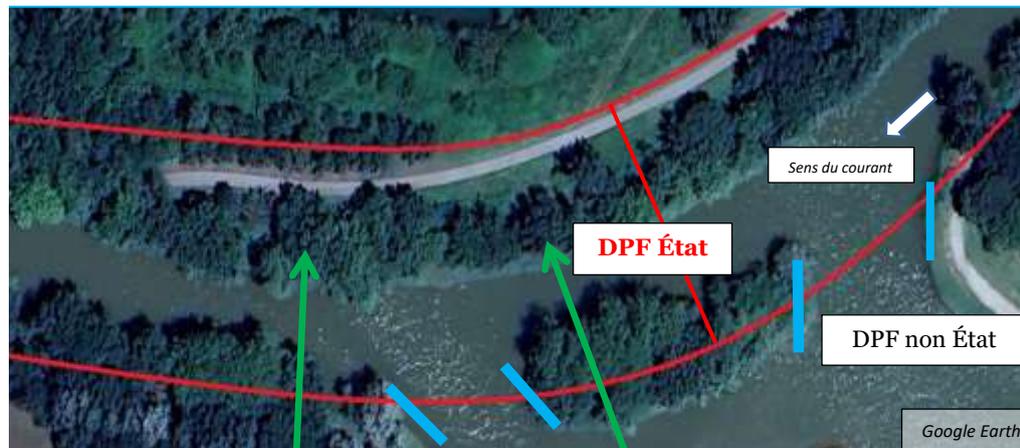
au plus 35 m et ne dépassant pas 75 passagers. Est-ce à dire que le bac figurant sur la photo ci-contre doit être conduit par un conducteur professionnel titulaire d'un certificat PB ? Non, bien sûr car l'article A4231-23-2 est partie d'une section du code des transports ne traitant que pour les bateaux de commerce ; ce que n'est pas l'embarcation ci-contre. Cette agilité d'esprit dans la lecture et la compréhension des textes fait partie du parcours de professionnalisation d'un membre d'équipage. (à suivre)



❖ 6 ° A nouveau, une parcelle du DPF sur le Rhône vient d'être déclassée du domaine public pour pouvoir être vendue au profit de VNF. Sur le canal des Deux-Mers et, en particulier, celui du Midi, encore un peu convoité, aucun déclassement n'est toujours en vue. Ce patrimoine fluvial encore opérationnel qu'aucune institution ne veut prendre à sa charge, se dégrade peu à peu, inexorablement. L'État a délégué un gestionnaire – VNF – qui assure peiner à l'entretenir mais qui ne veut pas, non plus, s'en défaire bien que **des milliers de m<sup>2</sup>, bâtis ou non bâtis, soient inutiles au service de la navigation.** Quant à leur mise en valeur par des opérateurs privés sans que l'établissement n'en perde la propriété, VNF leur refuse des droits qui sécuriseraient leurs investissements. Et permettraient la transmission de leur activité qui est impossible avec les conventions d'occupation du domaine actuellement accordées.

❖ 7 ° **OCCUPATION DU DOMAINE.** Petite nouveauté dans [les tarifs domaniaux de VNF](#) pour 2025. En page 18, l'établissement public concède qu'à certaines conditions, "la redevance peut être négociée". Dommage que cette décision, du haut de l'établissement, se transforme, vu la faiblesse de l'encadrement, en bas, par "**c'est à prendre ou à laisser**". Et, comme de toute façon, cette part fixe ne peut pas être "inférieure à celle issue de la présente décision" et qu'elle peut, aussi, être complétée par une part variable "sur la base d'un pourcentage du chiffre d'affaires annuel", cela signifie une augmentation encore plus importante de la redevance. Chef(fe)s de petites entreprises de l'économie fluviale qui avez du mal à sortir des effets de la pandémie et de la crise qui s'ensuit encore, faites appel aux élus pour calmer le fossoyeur de vos activités. Ou bien, pour ceux qui désespèrent de la vie politique, priez ... (à suivre)

❖ 8 ° Ces ouvertures (entre traits bleus) faites sur la berge d'un canal s'appellent en termes "techniques" une **coupure de berge**. Elles permettent à l'eau de transiter entre différents domaines (de personnes publiques ou privées). Pour mémo, l'eau est un bien commun qui n'appartient à personne (voir [diaporama](#) Fluviaconseil – vue n°26). A l'occasion de ces "coupures", l'État délègue à son gestionnaire, le droit de percevoir des redevances pour "**occupation du domaine public**". Mais, où est l'occupation ? La limite séparant les domaines étant, ici, figurée par les traits rouges, quelqu'un peut-il indiquer la surface du domaine public fluvial prétendument occupée. Surtout que l'assiette de la redevance est le nombre de bateaux amarrés hors du DPF État.



Photographie de la "coupure" aval.

\* \* \*

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@fluviaconseil.fr](mailto:naviguervers@fluviaconseil.fr) - [☎ 00 \(33\) 7 87 61 47 05](tel:0033787614705)

Bienvenu(e)s aux quelques centaines de nouveaux / nouvelles lecteur / lectrices intéressé(e)s aux Fluviaactualités. Juste une petite remarque : un prénom pour s'identifier serait plus sympathique qu'une suite de lettres sans queue ni tête ...

Bonne fin d'année et meilleurs vœux pour 2025, il faut y croire.