

Maxime du mois : Sans la liberté de blâmer, il n'est point d'éloge flatteur. (de Beaumarchais)

Fluviactualités de ...

JANVIER - FEVRIER 2025

(n°1)

... à L'ARRACHE-PIÈCE

❖ 1° Ci-contre et de face, vu de l'aval, deux arches du pont de pierre, à Bordeaux (33). Et de profil, au premier plan, c'est la ministre déléguée au tourisme du gouvernement de M. Bayrou. Après D. FAURE, c'est une autre femme, Nathalie DELATRE, élue du Sud-ouest du pays, qui se trouve propulsée à cette fonction auprès du ministre de l'économie E Lombard. Elle participe au conseil des ministres pour les affaires relevant de ses attributions. Pour elle, " (le) tourisme (est) un secteur majeur de notre économie et de la valorisation de notre patrimoine français." Et cela ne concerne pas que Paris, vu de la Seine ...

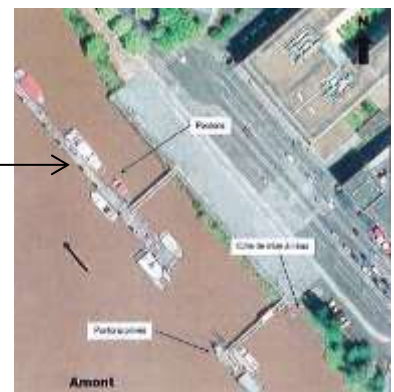


❖ 2° **AGENDA** : l'ACC2M (association des communes du canal des 2 Mers) tient son assemblée générale, le 8 février à Boé (47). L'association qui regroupe, bon an, mal an, plus de la moitié des communes riveraines de ce canal distribuera à cette occasion un classeur thématique éclairant les relations Voies Navigables de France – collectivités. Le 25 février, des collectifs regroupant des utilisateurs du canal des Deux Mers (ARCAO, ATUVE, ATFM) (*) rencontrent la nouvelle direction locale de VNF pour tenter d'ouvrir un dialogue constructif.

(*) Amis des Rivières et canaux d'Aquitaine et d'Occitanie – Association Toulousaine des Utilisateurs de la Voie d'Eau – Association des Transporteurs Fluviaux du Midi.

❖ 3° **OCCUPATION DU DOMAINE**. Pour VNF, la **redevance pour l'occupation du domaine public** n'est pas un impôt. Soyons conciliant et allons dans son sens : ce n'est pas un impôt, c'est un prélèvement obligatoire. Il n'en plombe pas moins l'activité économique mais il doit correspondre, tout de même, à un **service rendu**. Pour le CG3P (article L2125-3), ce service rendu, générateur de la redevance, "tient compte des avantages de toute nature procurés au titulaire de l'autorisation". Il y a, donc, conjonction entre "service rendu" et "avantage de toute nature". Mais alors, si le "service (public) rendu" et payé par nos impôts est un "avantage de toute nature" que paye la redevance, n'est-ce pas une double peine pour le contribuable, utilisateur de ce domaine public ? Ceci dit, Fluviaconseil n'incite personne à frauder dans l'utilisation du DPF !

❖ 4° Voici, concrètement, comment cette notion équivoque d' "avantages de toute nature" peut entraîner une distorsion de concurrence entre opérateurs privés. Dans l'enceinte d'un port de l'État, les deux embarcadères, ci-contre, occupent le DPF. Celui à l'amont, exploité par un opérateur privé, paye un "avantage de toute nature" de 28 457 € (HT) l'an. Celui à l'aval est exploité par une collectivité. Elle paye l'occupation du domaine pour l'embarcadère et fait payer aux bateaux qui y stationnent un "tarif d'utilisation d'équipement fluvial". Pourquoi pas ? Mais qui paye l'occupation du domaine par les bateaux ? Si c'est un "cadeau", il fausse la concurrence entre transporteurs car d'autres pontons sont dans la même situation ? Dans la convention passée par le représentant de l'État avec les deux occupants, **pourquoi le "privé" paye t'il la surface occupée par l'embarcadère plus la surface destinée aux bateaux en stationnement et pas le "public"** ? Serait-ce un exemple de la façon dont certains "services publics" étranglent (ou avantagent, selon le point de vue) les entreprises privées fluviales ? Pour le moment, du côté, de la collectivité, c'est l'enfumage en réponse aux questions posées. Pourtant, une telle iniquité devrait interpeller les "responsables" publics, non ? (à suivre ?)



❖ **5 ° ÉQUIPAGES.** "Pendant deux ans après l'entrée en vigueur du présent arrêté, ..." prescrivait l'arrêté du 27 avril 2022, entré en vigueur le 15 mai 2022. Cet arrêté recensait les pièces permettant de requalifier des équipages en service avant avril 2022 pour qu'ils soient, après cette date, titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en matelot, matelot léger et homme de pont selon la durée de service accompli. Deux ans, cela emmenait jusqu'au 14 mai 2024. Or, un arrêté du [17 décembre 2024](#) s'assied sur le "*deux ans après*" et reporte la date du 31 décembre 2024 (et non du 14 mai) au 31 octobre 2025. Ce qui est à retenir c'est que ces quelques mois de plus permettent aux personnels en service avant le 15 mai 2022 de trouver les justificatifs qui les certifieront au niveau européen. Pas cet emmêlement de pinceaux sur les dates ...

❖ **6 °** Les trop nombreuses modifications faites au code des transports (mais aussi de la route) par un [décret récent \(n° 2025-50 du 15 janvier 2025\)](#) concernant le transport fluvial rendent impossibles d'en faire une "brève", Fluviaconseil y reviendra. Retenons l'obligation pour un transporteur fluvial, propriétaire de bateau(x) dédié(s) au transport de passagers, d'être titulaire d'une attestation de capacité ([R4422-1 à 20](#)). Pour les membres d'équipage, des précisions sur la durée du temps de travail et les repos compensateurs ([R4511-11](#)). Pour les organismes de contrôle ([R4221-17 à 20](#)) qui vérifient la conformité technique des bateaux, l'obligation d'être titulaires d'un agrément en leur rappelant qu'ils peuvent être sanctionnés s'ils ne signalent pas, à l'occasion d'un contrôle, certains points ([R4221-20-1](#)). Enfin, on notera dans ce décret et, donc, dans le code des transports, la "boulette" du R4000-2 : "*Pour l'application de la présente partie, les bateaux utilisés par une personne publique autres que les bateaux de commerce et les bateaux à passagers ...*". Gros bêta, les bateaux à passagers sont des bateaux de commerce, c'est indiqué à l'article juste au-dessus ([R4000-1](#)).

❖ **7 °** La brève ci-dessus fait référence à des **modifications conjointes code des transports – code de la route**. Oui, car il a semblé plus simple, pour des infractions telles que la conduite en état d'ivresse, l'usage de stupéfiants, le refus d'obtempérer, ... etc similaires en circulation ou en navigation, de faire référence à des [peines](#) déjà instaurées par le code de la route. Dommage que l'influence d'autres codes ne bénéficie pas au code des transports tel le code général des collectivités territoriales. Il distingue les permissions de voirie qui autorisent l'occupation du domaine public avec emprise sur celui-ci par des canalisations, pieux, fondations ... des permissions de stationnement qui sont de simples occupations superficielles sans emprise tel un stationnement continu de moins de 30 jours. ([guide pratique CG3P p 20](#))

❖ **8 °** A noter en matière de **navigation de plaisance**, l'habilitation, en France, de l'**ICNN** (Institut pour la certification et la normalisation dans le nautisme). Cet organisme est, notamment, chargé d'évaluer la conformité aux exigences essentielles de sécurité des navires et bateaux de plaisance. Payant mais utile pour les embarcations de moins de 20 m de long sans titre de navigation (carte de circulation) ou ayant subi une transformation importante ou ayant changé de motorisation. Cela peut éviter bien des inconvénients en cas de vente.

❖ **9 °** Un mois et quelques jours après la crue qui a frappé les villes et villages voisins de **VALENCE** (Espagne), Fluviaconseil était de passage dans la région. Quelques [photos](#) en ont été rapportées et commentées.

❖ **10 °** L'ouvrage est modeste mais il fait partie de l'ensemble plus vaste d'un canal historique dont il participe au fonctionnement. Bien évidemment, la protection administrative patrimoniale conduit à une multitude de règles compliquant et alourdissant le coût du moindre travail pour le maintenir en état de fonctionnement. Dans une région riche, il se trouve toujours des fonds pour assurer cette maintenance. Les mécénats déductibles des impôts sont là pour cela. Dans une région moins richement dotée, les fissures telles qu'elles apparaissent sur ce parapet auront le temps de s'élargir avant que ne soit trouvé l'argent pour le réparer ... S'il est encore réparable.



* * *

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)