


Maxime du mois : Sois familier mais aucunement vulgaire (*Shakespeare*).

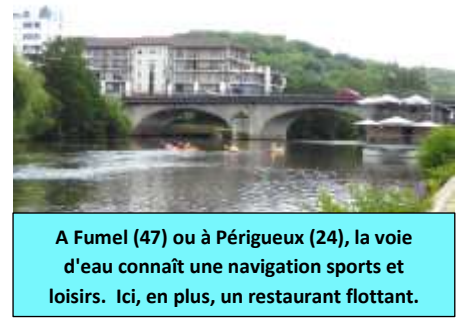
Fluviactualités de ...

MARS 2022

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1** ° Le droit de circuler sur une route est une activité conforme à l'affectation de cette voie à **l'utilité publique du domaine public** routier qui comprend voie, trottoirs, fossés, ...etc. Mais, peut-on utiliser ce même domaine, pour exercer une activité commerciale (vente de sandwiches ou terrasse de café, par exemple) ? Eh bien, ça dépend car la vente de denrées alimentaires n'est pas vraiment une activité conforme à l'affectation de la voie à l'utilité publique. Mais, parce qu'une activité commerciale peut être bénéfique à beaucoup de monde, y compris à la collectivité qui prélève sa part sur les ventes, il se peut que, sans être **conforme**, l'activité soit **compatible**. Certes pas sur les bas-côtés d'une autoroute mais, pourquoi pas, en certains lieux d'une agglomération. Si c'est faisable, le commerçant paye, alors, une redevance pour pouvoir occuper le domaine public. Sur une voie fluviale, il en va de même du moins dans le code de la propriété des personnes publiques. Mais pas dans la pratique qu'en fait Voies Navigables de France sur le réseau qui lui est confié. Sur son réseau, l'utilisateur paye pour une utilisation compatible (par un restaurant flottant, par exemple) mais paye, aussi, pour une utilisation conforme (un péage pour naviguer, tout simplement). Ce n'est vraiment pas la meilleure manière d'encourager au transport fluvial ...
- **2** ° Deux mois après l'envoi de leurs doléances sur les pratiques de VNF à 4 autorités publiques dont le président de la République (plus celui de VNF et aux deux ministres de la transition écologique et des transports), les 4 associations requérantes attendent toujours une réponse. Seul le porteur du message – représentant des transporteurs professionnels et transporteur professionnel, lui-même, depuis 46 ans – en a reçu une, indirecte. VNF lui demande de dégager l'emplacement qu'il occupe depuis 15 ans sous un délai de 20 jours. Bon, pour être précis, c'était à l'occasion du renouvellement de sa convention d'occupation du domaine. Et de la **mise en concurrence de l'emplacement** qui n'a suscité aucune candidature. Ce qui n'empêche pas VNF de s'accrocher au prix de cette occupation fixé unilatéralement. Rappelons que la mise en concurrence, c'est le régime de la loi du marché et que si personne ne veut d'un bien ou service mis aux enchères, c'est qu'il ne vaut pas un clou (ou, du moins, pas grand-chose) ! A suivre ...
- **3** °  A l'A.G. tenue à Homps (Aude), ce 11 mars, la présidente de l'association des communes du C2DM (canal des Deux Mers), **MARIE-HELENE MAYEUX-BOUCHARD**, a signalé, courtoisement, aux représentants de l'administration, invités et présents, que leur temps (de travail, de réaction, ...) n'était pas à l'aune de celui des élus ou du public, ... dont le temps est beaucoup plus contraint. Espérons que dans le COP signé entre l'État et VNF, le P de performance prendra en compte cette remarque vitale pour une association proche de compter les 2/3 des communes concernées. Invitée, Fluviaconseil, pour sa part, a exposé (**ICI**) le cadre utile à tout élu local qui ne veut pas tourner le dos à la voie d'eau et envisagerait de l'investir.
- **4** ° Fluviaconseil a été interpellé à propos de la "brève" n° 1 (janvier 2022) traitant de la **marque "canal du Midi"**. La "brève" indiquait, à tort, que la marque était monnayable. En fait et ainsi que l'a, clairement, expliqué la préfecture de région (**ICI**), cette marque destinée à l'usage des institutions publique (ou privées mais sans but lucratif) n'oblige au paiement d'aucune contribution directe. Tout utilisateur occasionnel intéressé à obtenir le droit d'utiliser le label, enverra son projet à une adresse électronique pour qu'il soit présenté au comité de marque. Un avis lui sera, alors, retourné dans des conditions différentes selon la nature du projet. Entre l'envoi et la réponse, c'est un peu compliqué et relève du "comité de marque".

- **5 °** La présence du vice-président du CD 47 – **DANIEL BORIE** – a été très appréciée lors de l'assemblée générale d'**ARCAO** (Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie). En particulier pour les précisions relatives à la remise en navigation sur le Lot dans la partie qui progresse vers l'amont. Les échanges avec les participants ont été très instructifs et pourraient être suivis d'effets. Un adhérent a signalé un début de navigation – pour l'instant de loisirs – sur l'Isle, affluent de la Dordogne, en particulier à Périgueux (24).



A Fumel (47) ou à Périgueux (24), la voie d'eau connaît une navigation sports et loisirs. Ici, en plus, un restaurant flottant.

- **6 °** Le peu d'intérêt que porte notre pays à l'économie de la navigation intérieure a, forcément, des conséquences économiques, en voici un exemple. Le groupement de communes d'un territoire possédant voies d'eau et produits du **terroir touristique renommés**, décide de remplacer deux gabarres à bout de souffle par deux neuves. Après un appel d'offres pour la construction d'embarcations hybrides, c'est un chantier espagnol qui emporte le marché avec un faible écart sur les offres suivantes (moins de 10 %).



Gabarre en vue ...

Pourquoi pas ? On est en Europe et même si cela peut heurter que des aides régionales, départementales... bénéficient à des entreprises non nationales, c'est la règle du jeu. Sauf qu'on peut se demander s'il est utile de claironner que la France possède le plus long réseau fluvial d'Europe s'il n'a pas, avec lui, une économie pour le développer. Et, le pompon, c'est que le chantier emportant le marché demande, maintenant des précisions sur la réglementation européenne ...!!

- **7 °** **Qualification des équipages.** En attendant le (ou les) arrêté(s) qui préciseront d'ici fin juin, comment sera transposée la directive européenne, les titulaires d'un permis professionnel européen (groupe A ou B) qui veulent passer au certificat de l'Union gagneront du temps en passant les épreuves pour l'obtention du certificat d'opérateur radio (minimum certificat restreint de radiotéléphonie) indispensable pour être certifié "de l'Union" (renseignements auprès de l'Agence Nationale des Fréquences – ☎ 03 29 42 20 74). Que le certificat de l'Union intéresse ou pas, penser à vérifier si la validation du livret de formation a été faite depuis moins d'un an. Sinon, faire valider les jours de navigation faits depuis cette date.
- **8 °** A l'audition par le Sénat du président et du directeur général de VNF, ce dernier a été très clair, du moins pour la navigation, sur l'avenir des canaux : **ils n'en ont aucun, s'il n'y a pas d'offre touristique.** Effectivement, avec un seuil de rentabilité pour le transport de marchandises qui n'est atteint qu'au-delà de 1 000 tonnes transportées, les canaux qui n'offrent pas ce gabarit n'ont pas d'autre possibilité que de disparaître ou choisir le tourisme. C'est ce qu'a fait le président de la région Grand Est (**ICI**) Mention particulière au sénateur de l'Aveyron, **JEAN-CLAUDE ANGLARS** qui, au cours de cette audition, s'est préoccupé du canal du Midi alors que celui-ci ne baigne pas l'Aveyron. Belle ouverture d'esprit.
- **9 °** **Mille excuses à la DTSS VNF** distinguée, à tort, (février 22 - n° 7) pour avoir signalé, deux fois, ce que Fluviaconseil a pris pour la même réunion. En fait, l'une était une commission locale des usagers, habituelle, l'autre, spécifique, traitait des travaux de confortement des berges, à Toulouse. Cette dernière informait, en particulier, de la fermeture à la navigation du canal du Midi pour le premier quart de l'année 2023. Mais sans réduction de la redevance annuelle "occupation du domaine" pour les bateaux en navigation, qu'ils puissent y être ou pas.
- **10 °** Comment la France, pays à juste titre fier, de ses patrimoines : historique, gastronomique, culturel, œnologique, ... etc peut-elle si mal défendre son patrimoine de bateaux fluviaux ? Si le référentiel technique européen (ES-TRIN 2021-1) traite bien dans son 3^e titre (dispositions particulières) d'un chapitre "**bâtiments traditionnels**" celui-ci commence par "*Les bâtiments traditionnels doivent être construits suivant des règles de l'art*", ce qui indique bien que le standard intégral ne s'applique qu'aux nouvelles constructions. C'est, donc, aux commissions de visite locales de se débrouiller pour certifier tout bateau existant. Certes, ces commissions comptent parmi leurs membres un expert en matière d'inspection de bâtiments traditionnels. Mais, au niveau national, on doit pouvoir compter ces personnes sur les doigts d'une moufle ...



* * *

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.

naviguers@fluviaconseil.fr