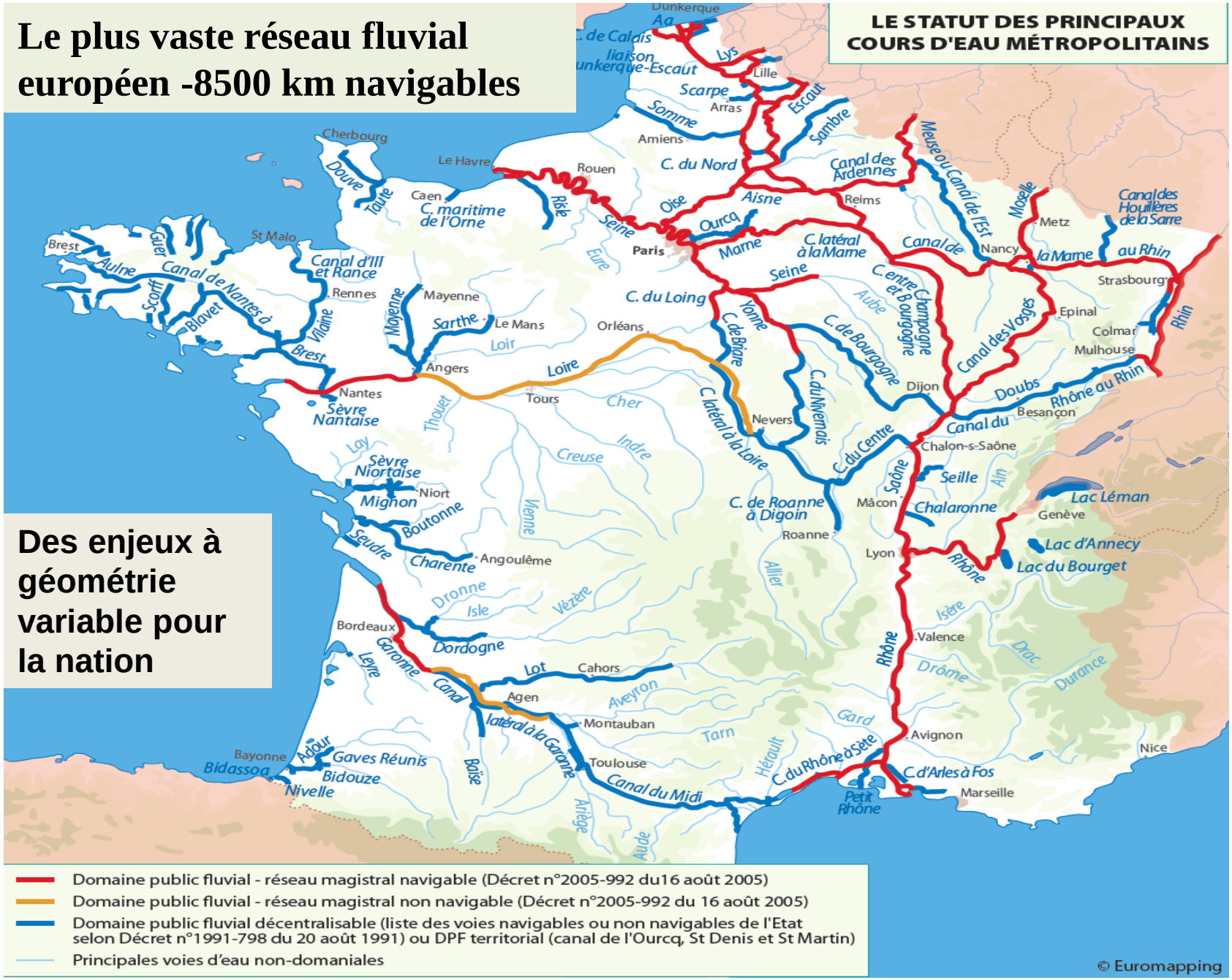
Voies navigables de France

Vendredi 30 juin2017

«le panel juridique des partenariats en matière fluviale:
De la gestion partagée au transfert»

Guy ARZUL
Chef du service développement
VNF-Bassin Nord-Pas-de-Calais

Le plus vaste réseau fluvial européen -8500 km navigables



Des enjeux à géométrie variable pour la nation

De la domanialité Etatique …..
au « transfert à la carte » du réseau fluvial

Au cours de ces 30 dernières années, l'Etat a progressivement ouvert la voie à la décentralisation de son réseau navigable « non magistral »:

- **La loi du 22 juillet 1983** a ouvert la **possibilité de transférer la gestion** des voies navigables **aux seules régions** qui ensuite ont souvent concédé le réseau à d'autres collectivités
- **Les lois des 30 juillet 2003 et 13 août 2004** ont autorisé le transfert en pleine propriété des voies d'eau et ports fluviaux ne relevant pas du réseau magistral de l'Etat (liste figurant au décret du 16/8/2005)
- **Le dispositif Raffarin** en 2004 a ouvert une voie nouvelle : celle de l'expérimentation de gestion du DPF(6 ans)

Le bilan apparaît assez mitigé.

- Transfert en 2008 aux collectivités pionnières de la première vague de décentralisation *(canaux et rivières de Bretagne, Loire atlantique et Somme),*
- Quelques nouveaux *transferts (Canal de Roubaix, Ill domaniale, canaux de Sarthe et Mayenne, la Lawe, l'Arve, la Charente…)*
- Quelques expérimentations *(Dordogne, canaux de Bourgogne, Scarpe)* parfois interrompues.

Quels outils pour créer une nouvelle dynamique de développement sur le réseau fluvial ?

Le droit domanial offre aujourd'hui des outils renforçant la sécurité des investisseurs publics et privés

- **Octroi de droits réels** de plein droit dans les AOT (article L2122-6 et S du CGPPP sur le DPF de l'Etat et articles L1311-5 à 8 du CGCT pour les collectivités)

- **Constitution de fonds de commerce** sur le domaine public artificiel à l'article L2124-32-1 du CGPPP *« sous réserve de l'existence d'une clientèle propre »*

- **Transferts et superpositions de domanialité** au profit des collectivités facilitent l'intervention publique indépendamment des éventuelles mutations de propriété

L'essentiel est :

- d'examiner l'objectif poursuivi
- d'examiner les contraintes et opportunités pour les différents partenaires
- d'accepter de partager les retombées attendues

A partir de ce triptyque, un partenariat durable peut être envisagé dont la forme juridique découle dans un second temps.

Savoir ce que l'on veut…..puis seulement…l'écrire et ne pas démarrer par l'angle juridique

Les différentes formes de partenariats entre personnes publiques en matière domaniale

D'une simple infrastructure de transport intérieur, **les voies navigables et le domaine public fluvial sont aujourd'hui un élément intégré aux politiques des territoires** en matière de développement économique, création d'emplois, tourisme mais aussi de gestion des paysages, des espaces naturels et des masses hydraulique.

Les outils juridique d'ouverture de ce patrimoine à d'autres usages sont variés:

- **Simples protocoles de partenariat politique ou de cofinancement de projets fluviaux** *(exemple des chartes VNF du Grand-Lyon),*
- **AOT au bénéfice d'acteurs privés ou publics pour une activité économique** *(exemple des AMI et COT droits réels pour la reconversion de maisons éclusières),*
- **Concessions portuaires pour l'aménagement et l'exploitation de ports fluviaux** *(quelques centaines existent un peu partout en France)***,**
- **Superpositions d'affectations pour l'ouverture au public des chemins de halage** *(VNF est ainsi partenaire des territoires sur des centaines de kilomètres de vélo-routes et voies vertes devenus de véritables produits touristiques),*
- **Conventions de coopération public-public pour la gestion d'équipements nautiques** *(voie nouvelle de mutualisation de compétences que teste VNF sur certains sites)*
- **Création de syndicats mixtes ouverts permettant d'associer un gestionnaire de DPF à un projet local de développement** *(sur le réseau VNF, c'est le cas à Agde sur un projet à vocation plaisance et dans l'Est sur les ports de commerce du sud Alsace),*

Le DPF ne se gère plus de manière cloisonnée, car il n'est plus une simple infrastructure de transport

Et demain… vers quoi se diriger pour un développement des territoires fluviaux ?

Le Syndicat mixte ouvert : une réponse à l'idée d'un partenariat public (art 22 de la loi NOTRe du 7 août 2015)

1er Niveau : Création d'un syndicat mixte ouvert (SMO):

- Un syndicat mixte peut être constitué entre collectivités sur le fondement de l'article L5721-1 du CGCT afin notamment de gérer et aménager une partie du DPF appartenant à l'une d'elles.
- Possibilité également de créer un syndicat mixte ouvert sur le fondement de l'article L5721-2 du CGCT avec un établissement public de l'Etat disposant d'un domaine public fluvial (en propriété ou gestion comme VNF, un GPM ou Port autonome).

2ème niveau (facultatif): Création d'une société d'économie mixte à opération unique (SEMOp):

- Le syndicat mixte peut alors créer une société d'économie mixte à opération unique sur le fondement de l'article L1541-2 du CGCT.
- La SEMOp doit être contrôlée entre 34 et 85 % par les collectivités. Le ou les opérateurs privés associés sont sélectionnés après mise en concurrence dans les conditions de l'art L1541-2 CGCT.
- Une SEMOp peut être constituée pour une durée déterminée en vue de l'exécution du contrat qui la lie avec le SMO pour *« la gestion d'un service public pouvant inclure la construction d'ouvrages ou l'acquisition des biens nécessaires».*

Quelques autres pistes à explorer pour la valorisation du domaine public fluvial français

•Créer une communauté entre gestionnaires de DPF:

-gestionnaires de ports
-gestionnaires de voie d'eau
-gestionnaires d'infrastructures de transport ou tourisme

→ **Fédérer un réseau d'acteurs** capables de peser en faveur de l'évolution d'une règlementation souvent inadapté à l'émergence de partenariat entre acteurs *(règles de circulation sur les chemins de service, loi sur la mise en concurrence de l'octroi des concessions portuaires et AOT à vocation économique…)*

•Donner un cadre légal renforcé aux partenariats public/public :

-les conventions de partenariats ne permettent pas une véritable gestion partagée des missions, mais une simple juxtaposition des compétences de chaque signataires *(actuellement sans traitement fiscal/TVA*)
-Un cadre de convention de coopération public-public pour créer une nouvelles dynamique des haltes nautiques sans entrer dans la mécanique concessive *(tests en 2018 sur le réseau VNF)*

→ **Moderniser les outils de partenariat** *(bâtir un cadre juridique pour asseoir un modèle économique associant le gestionnaire de la voie d'eau aux retombées locales).*

Merci de votre attention,