INTRODUCTION

Etablissement public à caractère industriel et commercial créé en 1991, Voies Navigables de France a succédé à l'Office National de la Navigation. Cette transformation s'est accompagnée d'un élargissement des missions qui lui sont confiées par l'Etat.

Voies Navigables de France est chargé d'exploiter, d'entretenir et d'améliorer 6 700 km de voies navigables (sur les 8 500 km que compte le réseau français) et leurs dépendances : écluses, barrages, berges, terrains, maisons éclusières, ponts-canaux, etc… V.N.F. se voit ainsi confié la gestion d'un patrimoine estimé à 80 000 hectares. Cela fait de cet établissement le troisième « propriétaire » foncier civil de France.

Ensemble, l'Etat et V.N.F. s'attachent à promouvoir le tourisme fluvial et le transport de marchandises par voie d'eau. Pour se faire, l'Etat a mis à disposition de Voies Navigables de France les services extérieurs du ministère de l'Equipement, du Logement et des Transports : services de navigation, Directions Départementales de l'Equipement et services annexes des ports autonomes. Toutefois, ces services restent chargés des missions qu'ils exercent pour le compte de l'Etat ou des collectivités locales.

Pour tous ces organismes, la gestion du domaine public fluvial a constitué une nouvelle mission. En effet, avant la création de V.N.F. en 1991, l'Office National de la Navigation n'avait à sa charge que l'exploitation commerciale du réseau et les problèmes de la profession de transporteur fluvial.

Dès la mise en place de V.N.F, il était donc nécessaire de développer des outils de gestion patrimoniale adaptés. Il convient de signaler qu'avec le produit issu des péages, les revenus domaniaux sont l'une des seules opportunités pour l'établissement d'accroître ses ressources propres. Au-delà de ces considérations économiques, une gestion raisonnée du domaine public fluvial conditionne la mise en valeur harmonieuse de la voie d'eau.

Nous étudierons, dans une première partie, la structure et les outils de gestion du domaine adoptés par Voies Navigables de France.

Il était difficile de disposer, dès la création de V.N.F, d'une connaissance qualitative et quantitative du domaine confié, le domaine public fluvial n'ayant jamais fait l'objet d'un inventaire complet. Si les cours d'eau et les canaux ont été officiellement confiés à l'établissement par un arrêté datant du 24 janvier 1992, la liste des biens immobiliers gérés par V.N.F. n'a toujours pas été établie à l'heure actuelle. Pour régulariser cette situation, V.N.F., avec les services de l'Etat mis à sa disposition, se mobilisent afin de constituer une base de données répertoriant leur patrimoine.

Ce chantier sera présenté dans notre deuxième partie relative à l'inventaire du domaine public fluvial confié à V.N.F, et nous étudierons plus particulièrement sa mise en place dans une subdivision navigation de la D.D.E.

Avec le déclin des activités liées au transport par la voie navigable, de nombreux terrains situés en bord de la voie d'eau sont aujourd'hui inutilisés. Anciens ports de commerce ou anciennes parcelles exploitées par les services de la navigation, leurs origines sont très diverses. Pour V.N.F, ces délaissés constituent une charge d'entretien et surtout une charge financière dans la mesure où ces terrains non aménagés représentent un manque à gagner certain.

Une des priorités actuelles de Voies Navigables de France est de mettre en valeur ces délaissés tout en respectant le statut de la domanialité publique et la compatibilité avec l'activité fluviale.

Notre troisième partie sera consacrée à l'étude d'un délaissé du canal de Briare situé à Montargis.

Mais tout d'abord, un chapitre préliminaire présentant le réseau des voies navigables françaises exposera le contexte de cette étude.

Chapitre préliminaire

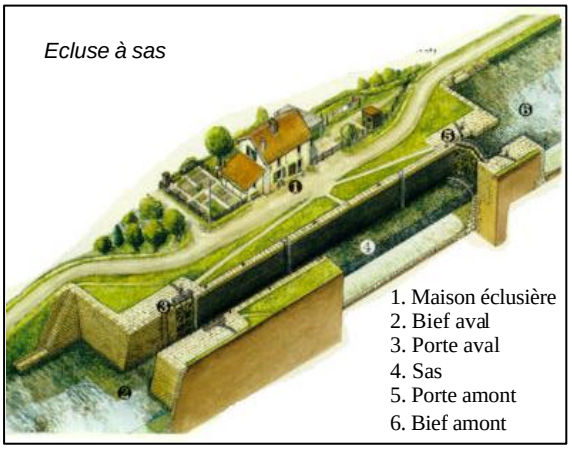
LE RESEAU
DES VOIES NAVIGABLES FRANCAISES

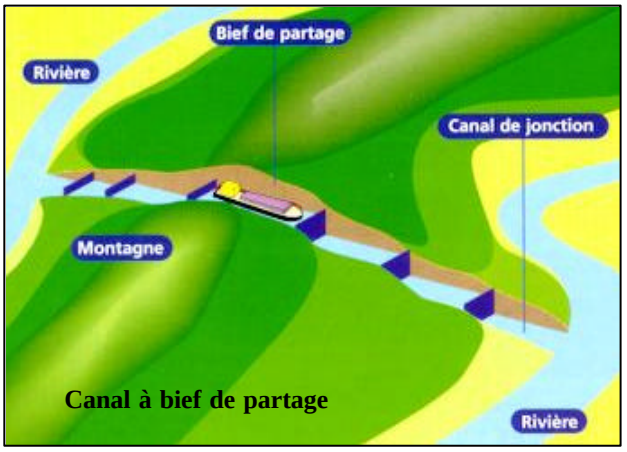
I. HISTORIQUE

Jusqu'au début du XVIème siècle, les marchandises étaient transportées par des bateaux halés sur des cours d'eau à l'état sauvage ; les voyages étaient lents, difficiles, irréguliers et dangereux. Nos fleuves et nos rivières, à l'exception de la Seine, se prêtaient mal à la navigation : leur forte pente créait des courants rapides et l'imperméabilité des sols des bassins versants rendait leur régime inégal provoquant des différences considérables entre les périodes de crues et d'étiage*. Sur la Loire, par exemple, la navigation était souvent interrompue.

De plus, le passage d'un bassin versant à un autre nécessitait toujours de recourir à la voie de terre, ce qui constituait à l'époque une contrainte importante.

Au début du XVIème siècle, deux inventions ont permis de révolutionner la technique des transports par voies navigables, il s'agit de l'écluse à sas et du canal à bief de partage. Introduite en France par Léonard de VINCI, l'écluse à double portes ou à sas permet aux bateaux de franchir une différence de niveau de plan d'eau importante. Mis au point par l'Ingénieur Adam de CRAPONNE, le canal à bief de partage permet de réunir deux bassins versants en assurant le franchissement de la ligne de crête par un bief alimenté par les eaux dérivées de différents cours d'eau d'un niveau supérieur.





Le réseau des voies navigables, tel qu'on le connaît aujourd'hui, fut essentiellement réalisé entre 1650 et 1850.

La technique de la canalisation des cours d'eau naturels a permis, grâce aux barrages, d'augmenter considérablement le réseau des voies navigables. Sous le régime de Louis Philippe (1830–1848), 2 000 km de voies nouvelles ont été mis en service.

Au milieu du XIXème siècle, l'importance que prenait rapidement le chemin de fer porta un sérieux préjudice à la navigation intérieure. Il fallut attendre le 5 août 1879 et la loi Freycinet pour voir apparaître un vaste programme d'amélioration et d'uniformisation du réseau des voies navigables.

Après la guerre 1914-1918, la remise en état du réseau fut entreprise et tout l'effort porta sur les Canaux du Nord et de l'Est.

Vers les années 1925, l'essor prodigieux que commençait à prendre la circulation automobile apporta un nouveau discrédit à la navigation intérieure. Jusqu'en 1939, les crédits alloués à l'amélioration du réseau des voies navigables furent considérablement réduits, marque d'une certaine désaffection pour la voie d'eau.

Le réseau fut ensuite considérablement endommagé durant la deuxième guerre mondiale. Les travaux de remise en état furent néanmoins entrepris et poursuivis sans défaillance et à la fin de l'année 1945, l'ensemble du réseau navigable était rouvert au trafic.

De 1945 à nos jours, plusieurs programmes, influencés par la mise en application des règles d'une planification économique qui sont à la base de la réalisation de tous les équipements économiques et particulièrement des moyens de communication, ont permis la modernisation du réseau, en particulier de certaines voies du Nord et de l'Est.

II. UN RESEAU HETEROGENE

La France n'est desservie par des voies navigables que sur la moitié du territoire. Seuls le Nord et l'Est bénéficient d'un réseau dense :

- Carte n°1 -

Le réseau fluvial français présente une grande hétérogénéité de gabarits et comporte quelques chaînons manquants. Cela n'a guère d'incidence pour les plaisanciers : le faible tirant d'eau de leurs bateaux autorise toutes les interconnexions. En revanche, il n'en est pas de même pour le transport de marchandises.

A. Les gabarits

Les voies navigables françaises sont classées selon leur tonnage :

	Gabarit en tonnes	Nombre de km	Types de bateaux / convois*
classe 0	< 250	1 647	Plaisance
classe I	de 250 à 399	3 958	Péniche Freycinet
classe II	de 400 à 649	284	Campinois
classe III	de 650 à 999	586	- Bateau et petit convoi, type Canal du Nord. - Chaland de Seine ou du Rhône.
classe IV	de 1 000 à 1 499	137	Automoteur type Rhein-Herne-Kanal (RHK)
classe V	de 1 500 à 2 999	268	Automoteur rhénan
classe VI	> 3 000	1 621	Convoi poussé

* cf. annexe

L'ensemble des voies navigables françaises constituent donc un réseau de plus de 8 500 km.

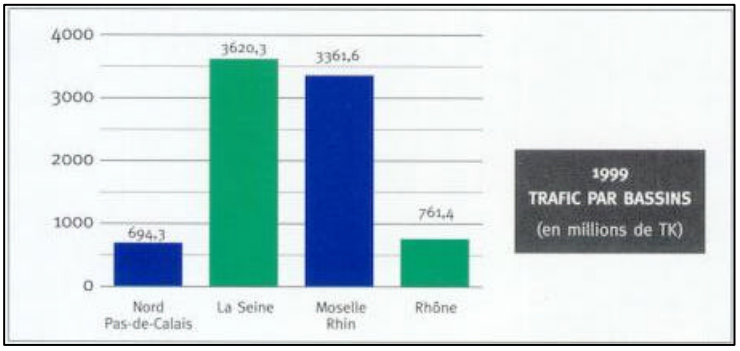
D'une manière générale, on parle de réseau à petit gabarit pour les voies permettant la navigation de la péniche de 38,50 m avec un tirant d'eau autorisé variant de 1,80 m à 2,30 m soit 250 à 400 tonnes de chargement. On regroupe donc dans le petit gabarit les classes 0 et I.

Les voies de classe V et VI constituent le réseau à grand gabarit. Ces voies permettent l'assemblage d'éléments porteurs (barges) poussés ou tractés, faisant passer le chargement d'un seul convoi entre 1 500 et 4 500 tonnes, voire parfois plus.

Les autres classes de voie d'eau constituent le réseau à gabarit intermédiaire.

Le réseau à grand gabarit, accessible aux convois de 3 000 tonnes et plus, est divisé en quatre grands bassins non reliés entre eux, qui se comportent comme autant de micro-marchés indépendants.

B. Quatre grands bassins



La Moselle, le Rhin, d'une part, le bassin du Nord / Pas-de-Calais d'autre part, reliés au réseau européen, forment deux ensembles très dynamiques. La Seine et le Rhône sont quant à eux, des bassins fermés, pour lesquels les trafics fluvio-maritimes, en progression régulière, servent d'exutoire.

Enfin, l'estuaire de la Loire, et la Gironde avec la Garonne et la Dordogne forment les deux bassins secondaires.

III. LES REGLES DE NAVIGATION

Les prescriptions essentielles pour la navigation se trouvent dans le règlement général de police de la navigation intérieure (R.G.P. – décret 73-912 du 21 septembre 1973).

Ce texte régit la police de la navigation sur les fleuves, rivières, canaux, lacs, retenues et étangs d'eau douce ainsi que leurs dépendances.

Des règlements particuliers sont pris pour son exécution, il s'agit :

- des arrêtés préfectoraux lorsqu'il y a lieu de prescrire des dispositions de police applicables à l'intérieur d'un seul département,
- des arrêtés inter préfectoraux pour les dispositions applicables dans plusieurs départements et concernant les lacs, retenues et étangs ainsi que leurs dépendances,
- des arrêtés du ministre chargé des voies navigables pour les dispositions applicables dans plusieurs départements et concernant les fleuves, rivières et canaux ainsi que leurs dépendances.

Des avis à la batellerie sont pris pour déterminer certaines modalités d'application.

IV. LA VOIE D'EAU : UN MODE DE TRANSPORT POUR L'AVENIR ?

Aujourd'hui, à l'heure du développement durable, la voie d'eau apparaît chaque jour davantage comme une solution indispensable, dotée d'atouts spécifiques par rapport aux autres modes.

A. Des prix compétitifs

Le tableau suivant indique le coût supporté par le client pour chaque mode de transport terrestre français :

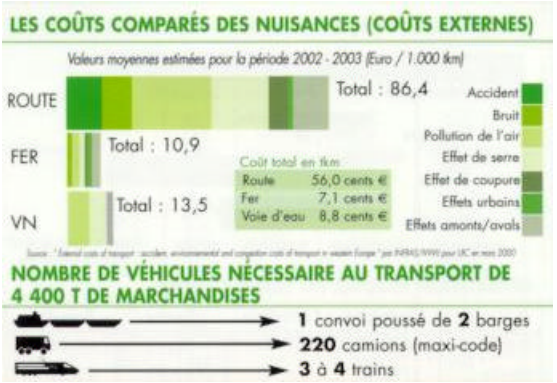
	F/t/km	euro/t/km
Transport routier :		
- poids lourds de 17 tonnes en zone longue	0,43	0,07
Transport ferroviaire :		
- train entier (1 000 - 1 500 tonnes)	0,21	0,03
- wagon isolé (30 - 50 tonnes)	0,44	0,07
Transport fluvial :		
- automoteur moyen (1 000 - 1 750 tonnes)	0,10	0,02
- automoteur Freycinet (200 - 300 tonnes)	0,20	0,03

Ainsi, selon la distance parcourue et le tonnage transporté, la voie d'eau apparaît d'une fois et demie à deux fois plus économique que le rail et trois à quatre fois plus que la route. Ensuite, pour le même tonnage au kilomètre, il faut quarante fois plus de moyens humains par la route que par la voie d'eau !

B. Un mode « propre »

Des études menées dans divers pays européens montrent que le transport fluvial est un mode « propre » : pas de nuisance sonore, une pollution atmosphérique négligeable par rapport aux masses transportées et des accidents rarissimes.

En France, on estime le coût des nuisances pour la collectivité à seulement 8,8 cents/TK* pour la voie d'eau contre 56 pour la route.



C. Des réservoirs de capacité

Les réserves de capacité du réseau fluvial sont énormes : le trafic de la Seine pourrait plus que doubler, celui du Rhône plus que tripler, qu'il n'y aurait encore pas saturation. Et ce, sans qu'il soit nécessaire de réaliser des aménagements nouveaux.

A l'heure où la route et le fer sont très encombrés et où les coûts des nouvelles infrastructures s'envolent, cela constitue un atout précieux.

D. Un rôle écologique

Toute infrastructure de transport terrestre induit, par l'installation d'un bandeau linéaire plus ou moins hermétique pour la faune et la flore, une fragmentation des espaces naturels. Ce morcellement conduit à l'isolement des espèces sauvages et à la diminution de leurs capacités de reproduction.

La voie d'eau naturelle est la seule infrastructure terrestre qui n'augmente pas cet effet de coupure, comme peut le faire une autoroute ou une ligne TGV, car elle constitue déjà une frontière naturelle entre deux milieux.

Les voies d'eau artificielles recréent quant à elles, un milieu aquatique et rivulaire à part entière dont la richesse biologique est parfois surprenante.

E. Une grande fiabilité

Réputé pour sa lenteur, le transport fluvial s'avère être le mode de transport de marchandises le plus fiable. Les paramètres intempéries, week-ends et pollution de l'air sont ici ignorés. De plus, sur la voie d'eau, il n'y a pas d'embouteillage. Les temps d'acheminement sont donc connus d'avance.

C'est un véritable atout pour conquérir de nouveaux marchés.

F. Vers le transport multimodal

Des études menées en 1997 par le Laboratoire d'Economie des Transports remettent en cause le modèle monomodal français. Selon leurs critères, elles estiment qu'en 2010, les coûts externes à la TK transportée par voie d'eau dans la vallée du Rhône seront onze fois moindre que par la route. Eau et route ont donc intérêt à conjuguer leurs efforts pour éviter l'asphyxie d'un des axes les plus chargé d'Europe.

Pour un transfert de seulement 5% du trafic actuel vers le fluvial, le gain pour la collectivité atteindrait 20 millions d'euros par an. Pour un transfert de 20%, l'économie grimperait à 96 millions.

D'où l'intérêt de repenser une politique des transports plus multimodale dans laquelle la voie d'eau aurait une place à la hauteur de ses atouts.

V. LA POSITION DE LA FRANCE DANS L'UNION EUROPEENNE

Actuellement, la voie d'eau réalise 21,2 % du total des importations et des exportations entre la France et le Benelux (contre 9 % pour le fer) et 19,3 % des importations et des exportations entre la France et l'Allemagne (contre 9,4 % pour le fer). Par ailleurs, les bateaux étrangers empruntant le réseau français réalisent environ 40 % du trafic total.

Ces chiffres montrent combien l'économie du transport fluvial en France est liée à l'économie européenne.

Les axes à grand gabarit du Nord et de l'Est – le Rhin, la Moselle et l'axe Dunkerque / Escaut – s'inscrivent parfaitement dans le réseau européen (voir la carte n°1).

Le principal handicap du réseau français réside dans l'absence de liaison à grand gabarit entre les différents bassins fluviaux. Le projet Seine / Nord en cours permettra de faciliter les échanges entre l'Ile-de-France et la région Nord-Pas-de-Calais. D'autre part, il offrira un débouché direct avec l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et l'Angleterre.

1ère partie

LA GESTION DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL

Il y a 25 ans, au moment où le transport de marchandises déclinait sur certaines portions du réseau, les voies navigables ont trouvé une nouvelle destination avec l'essor du tourisme bleu. On assiste depuis, au renouveau des voies fluviales et l'on a pris conscience de l'existence dans notre pays d'un important patrimoine qui peut, à nouveau, jouer un rôle structurant dans l'aménagement du territoire.

Le réseau des voies navigables confiées à V.N.F. traverse 2 763 communes et concerne 16 millions d'habitants, soit un quart de la population française. Le domaine public fluvial confié à V.N.F. est vaste, il est estimé à 80 000 hectares, soit le troisième patrimoine foncier national.

On estime les retombées économiques du tourisme fluvial sur les zones traversées – construction, vente et entretien des bateaux, prestations touristiques aux escales, restauration et plus largement l'ensemble des activités tirant parti de la présence de la voie d'eau – à 230 millions d'euros. Cette approche a été confirmée par certaines études spécifiques réalisées ces dernières années sur le canal du Midi et sur le bassin Rhône-Saône.

Au jour le jour, le domaine public fluvial est l'objet de nombreuses convoitises, tant de la part des collectivités territoriales que de particuliers attirés par la qualité et par la manne que peut présenter un tel patrimoine.

La gestion domaniale doit donc concilier ces intérêts publics et privés dans le respect des principes de la domanialité publique et de la politique d'aménagement menée par V.N.F.. C'est dans cette optique que V.N.F. a développé des outils de gestion spécifiques.

I. GENERALITES SUR LE D.P.F.

A. Les différents gestionnaires

Le législateur a confié à Voies Navigables de France les seules voies navigables et leurs dépendances qui sont inscrites à la nomenclature des voies navigables (cf. arrêté du 24 janvier 1992 figurant en annexe). Celles qui sont radiées sont gérées par le Ministère de l'Environnement.

Le législateur permet de confier à d'autres personnes publiques la gestion de certaines parties du domaine public fluvial, il s'agit :
- des voies navigables transférées aux régions (environ 1 000 km),
- du domaine géré par les ports autonomes fluviaux,
- du domaine géré par les ports autonomes maritimes,
- du domaine public fluvial géré par la Ville de Paris : canaux de Saint-Martin, Saint-Denis et de l'Ourcq.

Certaines voies d'eau, bien que navigables, ont été exclues du champ d'application de la réforme des voies navigables car non reliées au réseau principal confié à V.N.F.. Il s'agit des cours d'eau côtiers situés sur la façade atlantique ou de lacs domaniaux où la navigation commerciale est presque inexistante. La gestion de ces voies (environ 800 km) est faite directement par l'Etat (ministère chargé des voies navigables).

B. Consistance

Elle est définie dans l'article 1er du Code du Domaine Public Fluvial et de la Navigation Intérieure (cf. annexe).

Communément, on différencie le domaine public fluvial artificiel, qui est la partie du domaine public fluvial sur laquelle la main de l'homme est intervenue, et le domaine public fluvial naturel.

1) Le D.P.F. naturel

Il comprend :

- les cours d'eau navigables ou flottables depuis le point où ils commencent à être navigables jusqu'à leur embouchure,
- les lacs navigables ou flottables (ex : Lac Léman, Lac d'Annecy),
- les cours d'eau et lacs rayés de la nomenclature des voies navigables et flottables mais maintenus dans le domaine public,
- les cours d'eau et lacs classés dans le domaine public par décret en Conseil d'Etat en vue d'assurer l'alimentation en eau des voies navigables, les besoins en eau de l'agriculture et de l'industrie, l'alimentation des populations ou la protection contre les inondations.

L'article 1er du CDPFNI intègre également dans le domaine public fluvial naturel :

- les bras même non navigables ou flottables s'ils prennent naissance au-dessous du point où les cours d'eau deviennent navigables ou flottables,
- les noues et boires (dépressions dans lesquelles stationne l'eau en provenance d'un cours d'eau situé à proximité),
- l'ensemble des terrains recouverts par les eaux des cours d'eau domaniaux coulant à pleins bords avant de déborder (voir paragraphe « délimitation du DPF naturel »).

2) Le D.P.F. artificiel

Il comprend :

- les ports publics situés sur les voies navigables ainsi que leurs dépendances,
- les rivières canalisées, les canaux de navigation, les étangs ou rigoles d'alimentation, contrefossés et autres dépendances,
- les dérivations ou cours d'eau artificiels même établis sur des propriétés privées, à condition qu'ils aient été pratiqués par l'Etat dans l'intérêt de la navigation,
- les retenues établies sur les cours d'eau du domaine public,
- les ouvrages publics construits dans le lit ou sur les abords des voies navigables ou flottables pour la sûreté (digues, balises, remblais) et la facilité de la navigation ou du halage (maisons éclusières, chemins de halage),

C. Protection

L'article L.52 du Code du domaine de l'Etat affirme que « les biens du domaine public sont inaliénables et imprescriptibles »

La règle des trois « i », l'inaliénabilité, l'imprescriptibilité et l'insaisissabilité du domaine public, protège l'intérêt général dont l'Etat est le gardien.

1) La règle d'inaliénabilité

L'inaliénabilité est liée à la notion d'affectation à l'usage du public. Elle interdit les aliénations de toute nature qu'ils s'agissent de vente, d'expropriation, de création de droits réels, d'usufruit, d'emphytéose, d'hypothèque ou de cession de mitoyenneté. De plus, elle interdit le bail commercial sur le domaine public.

La règle d'inaliénabilité entraîne trois conséquences :

- la nullité des aliénations du domaine public (dont la vente),
- l'impossibilité d'exproprier le domaine public,
- l'interdiction de constituer des droits réels sur le domaine public.

Cependant, cette règle n'a qu'une valeur relative. En effet, cette règle n'implique nullement que les biens du domaine public ne pourront jamais être vendus. Elle signifie tout simplement que le domaine public ne peut être aliéné par l'administration tant qu'il restera affecté à un usage public ou à un service public.

Pour les biens du domaine public artificiel, par exemple, la règle d'inaliénabilité interdit la vente de ces biens, en l'absence d'une mesure préalable de déclassement. Mais ces mêmes biens peuvent être vendus après avoir été déclassés.

2) La règle d'imprescriptibilité

Les biens du domaine public sont imprescriptibles. Ce qui revient à dire que l'on n'acquière aucun droit de propriété avec le temps sur le domaine public. La règle est valable non seulement pour l'acquisition de la propriété elle-même mais également en matière de démembrement du droit de propriété (droits réels), et permet à l'administration de revendiquer le bien à n'importe quel moment.

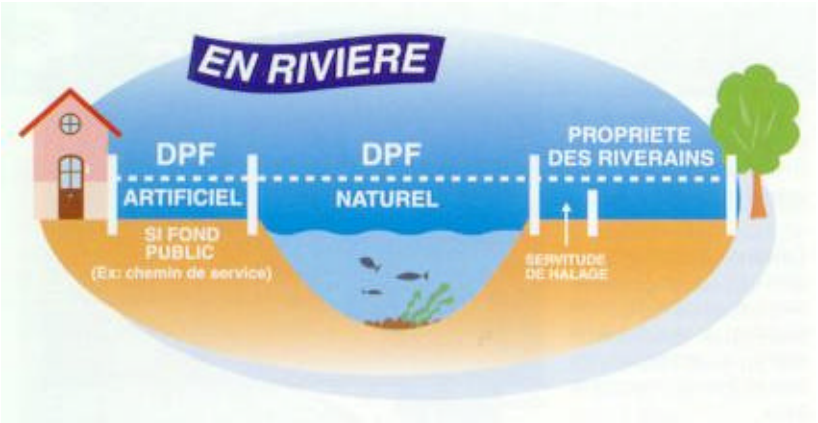
Cette règle répond à la même préoccupation que celle de l'inaliénabilité : garantir l'affectation des biens domaniaux. En réalité, l'imprescriptibilité est beaucoup plus protectrice du domaine public que l'inaliénabilité, la prescription étant plus dangereuse que les aliénations volontaires opérées par l'administration. Mais, à la différence de l'inaliénabilité, l'imprescriptibilité du domaine public ne comporte aucune exception.

3) La règle d'insaisissabilité

L'insaisissabilité signifie l'interdiction de toute mesure conservatoire à son encontre (cession forcée,…), c'est-à-dire de recourir aux voies d'exécution du droit privé.

D. Délimitation :

1) du DPF naturel

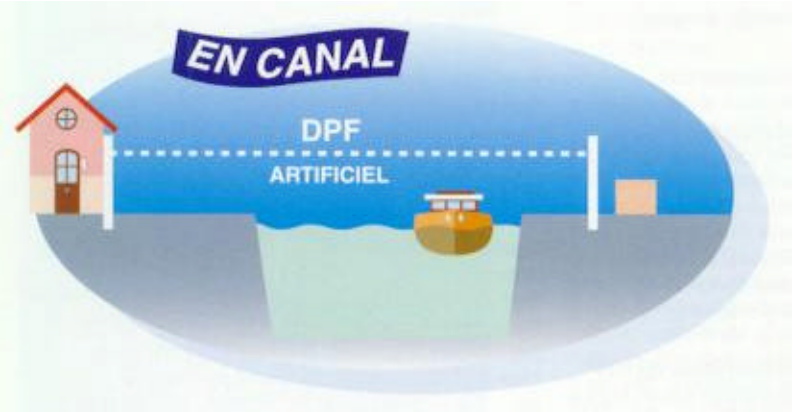


L'article 8 du CDPFNI (cf. annexe) expose que « les limites des cours d'eau domaniaux sont déterminées par la hauteur des eaux coulant à pleins bords avant de déborder ». Cette règle est dénommée « plenissimum flumen ».

Les propriétaires riverains sont tenus de laisser un droit de passage, sur une largeur de 7,80 m, aux agents en charge de l'entretien de la voie d'eau. Cette servitude dite de halage est reconnue par l'article 15 du CDPFNI (cf. annexe).

Chaque fois que la servitude de halage n'existe pas, les propriétés riveraines de la voie d'eau sont grevées d'une servitude de passage de 3,25 m, communément appelée servitude de marchepied.

2) du DPF artificiel



En général, ayant été acquis par voie d'expropriation, le DPF artificiel est borné.

II. LES DIFFERENTS ACTEURS

A. Les acteurs internes de l'instruction d'un dossier

1) Les subdivisions territoriales

Elles sont au cœur de la gestion domaniale, mission qui est étroitement liée à celle de la conservation du domaine.

Trois fonctions sont essentielles au bon déroulement d'un dossier :

. le contrôleur possède la connaissance du terrain, des occupations et des projets. Il relève les éléments techniques nécessaires à l'instruction du dossier.

. le gestionnaire du domaine a la connaissance des différents outils juridiques, il instruit les dossiers administratifs

. le subdivisionnaire oriente la négociation avec le client et fait des propositions au niveau régional.

Les subdivisions ont chacune leur propre organisation interne qui fait que certaines personnes assument tout ou partie d'une ou plusieurs de ces fonctions.

Si la gestion administrative d'un dossier en gestion du domaine est prépondérante en charge de travail (2/3 de l'activité), elle ne peut exister sans la partie amont de terrain. Inversement, un événement connu sur le terrain mais non réglé sur le plan administratif se révélera quelques temps plus tard par le biais d'un contentieux.

2) La cellule gestion du domaine

Crée en 1993, elle est positionnée au sein de l'arrondissement « Développement de la Voie d'Eau ».

Elle sert d'intermédiaire entre les subdivisions, les services associés et les acteurs externes. Elle coordonne les actions des subdivisions et diffuse la politique de V.N.F.. Elle contrôle, analyse et conseille l'activité. Enfin, elle a un pouvoir décisionnel dans des cas particuliers.

3) Le Centre Régional de Collecte et d'Emission (CRCE)

Il a été créé avec V.N.F. pour exercer un contrôle dans l'application de conventions financières, notamment les conventions d'occupations temporaires. Il émet le titre qui constate la recette en application de ces mêmes conventions. Anciennement, ce rôle était tenu par les services fiscaux.

4) L'agence comptable secondaire

Egalement créée en parallèle avec V.N.F., elle est en charge du recouvrement de la recette.

B. Les acteurs externes…

On distingue deux types d'acteurs externes de natures complètement différentes. D'un côté, les acteurs du montage de l'opération (les clients et les partenaires financiers), et de l'autre, les acteurs de l'instruction du dossier (les services fiscaux et les Préfectures).

1) …du montage du dossier

- les clients :

Ils sont souvent les initiateurs d'un dossier de gestion du domaine en formulant une demande d'occupation du domaine ou une demande d'acquisition. Leurs intérêts sont très divers suivant leur activité, mais ils ont tous un rôle important dans le bon déroulement de l'instruction de leur dossier.

- les partenaires financiers :

Plus qu'un client, un partenaire financier participant à la mise en place d'un nouvel aménagement sur le domaine est soucieux des conditions de gestion de l'aménagement. Celles-ci vont, en effet, conditionner sa participation à l'opération.

2) …de l'instruction du dossier

- les services fiscaux :

Ils interviennent dans les dossiers pour lesquels V.N.F. n'a pas reçu une délégation complète de l'Etat, c'est-à-dire en matière de :
. rédaction des actes de vente,
. rédaction des procès-verbaux de superposition de gestion,
. fixation du prix de vente en cas de cession,
. encaissement de certaines recettes (chasse).

- la Préfecture :

Le Préfet est garant de la propriété de l'Etat au niveau de son département. Il doit donc être consulté pour toutes les modifications importantes du patrimoine, ventes et acquisitions.

C. Les services susceptibles d'être consultés

Ce terme générique regroupe des décideurs, des services consultatifs et des gestionnaires de police qui agissent en parallèle.

1) La Mission Inter Services de l'Eau (MISE) :

Structure de coordination de l'Etat (DDE, DDAF, services navigation) visant à améliorer la lisibilité, l'efficacité et la cohérence de l'action administrative, elle intervient principalement dans le cadre de la police de l'eau, sur la délivrance des arrêtés de police autorisant les prises et rejets. De manière plus générale, elle intervient dans le cadre de la Loi sur l'Eau, sur tout projet d'aménagement pouvant avoir une influence sur la ressource en eau.

2) La Commission de Surveillance :

Elle intervient en matière d'expertise de la flotte et dans le cadre de sa mission de police de la navigation. A la marge de ses activités avec celles de la gestion du domaine se trouve la situation des bateaux stationnaires, logement ou non, occupés par d'anciens mariniers ou non.

3) La cellule « Affaires Juridiques – Contentieux » :

En matière de gestion domaniale, elle intervient en conseil sur des dossiers complexes ou en phase de pré-contentieux. Mais surtout, elle assure la coordination de l'exercice de la police de conservation du domaine.

4) Le siège de V.N.F. :

Maître d'ouvrage en matière de gestion du domaine, le siège de V.N.F. est un point de passage obligé pour de nombreux dossiers, en particulier ceux pour lesquels la Direction Régionale n'a pas délégation.

Il définit la politique à mettre en œuvre au niveau régional et est à l'initiative d'actions visant à améliorer le suivi et les recettes de la gestion domaniale : recensement du domaine, logiciel de suivi des conventions « SCOT », par exemple. Il assure également un rôle de conseiller juridique et d'appui sur les dossiers nouveaux (convention d'occupation temporaire constitutive de droits réels, par exemple). Enfin, il développe des nouveaux outils propres à V.N.F. pour la gestion du domaine (nouveau cahier des charges de concession, par exemple).

5) Le Ministère de l'Equipement :

Le domaine confié à V.N.F. est resté domaine de l'Etat. Les procédures sont restées les mêmes et les décisions relevant du Ministère de l'Equipement avant 1992 se prennent encore au niveau du ministère après avis de V.N.F.. Il en va ainsi du déclassement de parcelles de domaine public en domaine privé.

6) Le Ministère de l'Environnement :

Pour information, il intervient dans le même cadre que le Ministère de l'Equipement pour le DPF n'appartenant pas ou plus à la nomenclature des voies navigables.

III. MODIFICATION DE LA CONSISTANCE DU D.P.F. CONFIE A V.N.F.

L'article 1er du décret n° 91-796 du 20 août 1991 pose le principe que l'Etat peut, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, modifier la consistance du domaine public fluvial confié à V.N.F..

Cette modification peut être « négative », elle peut aussi être « positive ».

A. Modification négative

1) La sortie du DPF par la modification des phénomènes naturels

La sortie d'un bien du domaine public fluvial naturel peut intervenir à la suite de la disparition des phénomènes naturels qui avaient justifié son incorporation dans le DPF. Ainsi, les berges des cours d'eau domaniaux qui ne sont plus recouvertes par les plus hautes eaux (principe du « plenissimum flumen ») cessent de faire partie du domaine public fluvial naturel. De même, les parties du lit abandonnées par les eaux ne sont plus soumises au régime de la domanialité publique.

2) Le déclassement

La sortie d'un bien du DPF résulte la plupart du temps d'un acte de déclassement.
La Jurisprudence considère que la simple constatation de l'inutilité d'un bien ne suffit pas à le déclasser, une décision administrative formelle doit toujours intervenir.

La procédure de déclassement varie selon la nature du bien :
. les cours d'eau et les lacs domaniaux sont déclassés par décret en Conseil d'Etat,
. le déclassement des dépendances terrestres du DPF est prononcé par une décision du ministre chargé des voies navigables,
Voies Navigables de France est obligatoirement consulté avant tout déclassement.

L'acte de vente est passé par la Direction des services fiscaux compétente.

Le produit de la vente en cas de déclassement d'éléments du DPF confié à V.N.F. est directement recouvert par V.N.F. (art. 124 de la loi de finances pour 1991). Cette disposition déroge à l'article L 54 du code du domaine de l'Etat.

3) La radiation

La radiation intervient, après enquête, par un décret en Conseil d'Etat. Le cours d'eau domanial radié est alors rayé de la nomenclature des voies navigables. Celui-ci reste domanial mais il relève, dès lors, de la gestion du ministre chargé de l'environnement.
Voies Navigables de France est obligatoirement consulté avant toute radiation, puisque le cours rayé et les terrains domaniaux attenants cesseront automatiquement de faire partie du domaine qui lui est confié.

4) Le transfert de gestion

La gestion des voies navigables peut être transférée aux régions qui en font la demande. L'article 124 de la loi de finances pour 1991 n'a pas supprimé la possibilité de décentraliser la gestion des voies navigables visées à l'article 1er du CDPFNI.

Ce transfert est réalisé par décret en Conseil d'Etat, sur proposition du conseil régional intéressé. Le décret de transfert précise les conditions dans lesquelles la voie est gérée par la région et les compétences qui sont conservées à l'Etat.

Le transfert de gestion d'un bien immeuble qui ne serait plus nécessaire à l'exercice des missions de V.N.F. peut être effectué au profit de l'Etat ou d'une autre collectivité publique. Dans ce cas, le bien conserve sa domanialité publique.

Le transfert est autorisé par le Préfet, après avis du Directeur des services fiscaux, s'il y a accord entre les administrations intéressées. Sinon, l'autorisation est donnée par le Ministre des Finances si le désaccord porte sur les conditions financières, ou le Premier Ministre en cas de désaccord d'une autre nature.

Si le transfert de gestion est, par nature, gratuit, V.N.F. peut être indemnisé dans la mesure où l'opération a pour résultat de la priver d'une source de revenus, en particulier des produits de l'immeuble.

5) La superposition de gestion

Un terrain du DPF, qui présente toujours un intérêt pour la navigation, peut recevoir simultanément une autre affectation au profit d'une autre personne publique. La coexistence de deux usages du domaine public se traduit par une superposition de gestion.

Elle intervient principalement au profit d'une commune en vue d'ouvrir un chemin de halage à la circulation publique.

La procédure de superposition de gestion, qui s'inspire de la procédure de transfert de gestion, reste de la compétence de l'Etat (Préfet), même pour les biens immeubles. Elle prend la forme d'une convention passée entre l'Etat et la collectivité, sur contreseing de V.N.F..

6) La concession

La délivrance des concessions est également de la compétence de l'Etat, V.N.F. étant obligatoirement consulté au préalable. Elle a pour objet de transférer provisoirement la propriété de terrains au concessionnaire en vue d'une utilisation spécifique à caractère de service public (concession portuaire, par exemple).

B. Modification positive

Des modifications positives de la consistance du domaine confié à V.N.F. peuvent intervenir en raison de phénomènes naturels (îles et îlots qui se forment naturellement dans les cours d'eau, par exemple). Les articles 556, 557, 558, 560 et 562 du Code Civil indiquent les dispositions concernant la propriété des alluvions, relais, atterrissements, îles et îlots qui se forment dans les fleuves, rivières et lacs domaniaux (cf. annexe).

Elles résultent par ailleurs des acquisitions réalisées par l'établissement ou par des concessionnaires. Après avoir recueilli l'avis du service des domaines sur le prix, V.N.F. peut procéder lui-même à l'acquisition des biens nécessaires à l'exercice de ses missions. Ces biens sont acquis au nom de l'Etat et réputés être immédiatement confiés à l'établissement public.

IV LES OUTILS DE GESTION COURANTE DU D.P.F. : LES A.O.T. ET C.O.T.

Une partie du domaine public fluvial peut être soustraite à l'usage du public au profit d'une seule personne. Cet usage est caractérisé par un titre d'occupation conférant un droit exclusif à son titulaire. Ce dernier est également soumis au paiement d'une redevance.

Jusqu'à la création de V.N.F., ce titre d'occupation revêtait la forme d'une autorisation unilatérale : l'autorisation d'occupation temporaire (AOT) ; aujourd'hui, il s'agit essentiellement de contrats : les conventions d'occupation temporaire (COT).

Voies Navigables de France dispose de nombreuses prérogatives de puissance publique sur le domaine qui lui est confié. Il est souverain, notamment, en matière d'octroi et de retrait d'autorisation et son conseil d'administration est habilité à établir les barèmes de la redevance des occupations temporaires.

A. Le principe de précarité

Si l'occupant privatif du domaine public fluvial bénéficie d'une certaine protection, sa situation reste déséquilibrée au regard des pouvoirs importants de l'Administration en matière d'octroi et de retrait de l'autorisation. Ces prérogatives découlent du principe de précarité qui constitue un principe fondamental de la domanialité publique.

1) Octroi de l'autorisation

V.N.F. a un large pouvoir discrétionnaire, il n'y a pas d'obligation de mise en concurrence. Cependant, V.N.F. peut assortir ses AOT et COT d'une mise en concurrence.

V.N.F. examine chaque demande. Son refus est nécessairement fondé sur des motifs légaux.

L'usage privatif autorisé doit être conforme à la destination du DPF. Par ailleurs, l'occupant a l'obligation d'assurer la conservation de celui-ci.

2) Retrait de l'autorisation

L'autorisation est soumise au régime de la précarité. V.N.F. peut décider à tout moment de retirer un titre d'occupation avant son terme. Ce retrait n'ouvre pas le droit à indemnisation en cas de faute de l'occupant ou de résiliation dans l'intérêt du domaine. De même, le non-renouvellement d'un titre n'ouvre pas droit à indemnité.

Il est prévu dans le titre d'occupation une remise en état des lieux ou l'abandon au profit du domaine public des installations édifiées par l'occupant.

3) Droits de l'occupant

L'occupant bénéficie d'une double protection. Vis-à-vis des tiers, il dispose des actions possessoires* afin de faire respecter la tranquillité de son occupation. Enfin, vis-à-vis de l'Administration, il a le droit d'être indemnisé pour les dommages résultant de travaux publics réalisés sur la dépendance qu'il occupe, sauf dans l'hypothèse de «travaux entrepris dans le seul intérêt de ladite dépendance, constituant de plus une opération d'aménagement conforme à la destination de cette dépendance, et accomplis de façon normale ».

B. Les différents types d'AOT et de COT

1) L'AOT Amarrage de Barques

Elle est établie pour les petites embarcations de types barques (pour la pratique de la pêche, par exemple) ou pédalos utilisées à des fins non commerciales.

2) L'AOT Exclusive de Travaux

Elle s'applique à des occupations du domaine par de petites installations ne nécessitant pas de travaux importants pour leur implantation (abreuvoirs, aqueducs, baraques à frites, ponceaux,…). La redevance est fixée de façon forfaitaire et payable d'avance.

3) L'AOT Manifestation Nautique

Elle s'applique à toute organisation de manifestation en bordure de la voie d'eau ou sur l'eau réalisée hors protocole CNOSF (voir la COT CNOSF).

4) La COT Immeuble Bâti

Elle s'applique aux maisons louées à titre d'habitation à des particuliers et aux bâtiments ou locaux destinés à un usage commercial. La forme de la convention s'est fortement inspirée de celle du bail d'habitation traditionnel (loi de 89). Le futur locataire doit notamment verser une garantie fonction du montant du loyer hors charges et souscrire une assurance avant son emménagement. Un état des lieux sera alors établi.

5) La COT Bateaux Stationnaires

Elle s'applique aux bateaux stationnant de façon durable sur le DPF (bateaux-logement, bateaux de plaisance, établissements flottants : cafés, restaurants, discothèques, etc…).

6) La COT CNOSF

La COT Comité National Olympique Sportif Français aux clubs rattachés à une fédération des sports nautiques ayant signés un accord de partenariat avec V.N.F. afin de promouvoir l'utilisation du domaine public fluvial pour ce type de sport.

7) La COT EDF (ou GDF)

Elle est spécifique aux ouvrages EDF (ou GDF) installés sur le domaine.

8) La COT Prises et Rejets

Elle s'applique aux ouvrages de prises et de rejets d'eau (pompes, canalisations,…) soumis à la taxe hydraulique. Les pétitionnaires peuvent être des collectivités, des industriels ou des agriculteurs. Contrairement aux autres COT, elle ne donne pas lieu à paiement d'une redevance mais bien à celui d'une taxe dont le montant est actualisé chaque année par décret.

9) La COT Standard

Elle s'applique à tous les cas non repris par des conventions spécifiques. On l'utilise par exemple pour établir les modalités d'usage d'un quai ou lors de travaux à réaliser sur le DPF.

10) La COT Fibres Optiques

Elle réglemente les conditions d'occupation des installations de télécommunication sur le domaine public fluvial.

Chacune de ces conventions répond à un cahier des charges type réalisé par V.N.F. (cf. annexe). Au sein de chaque subdivision, le logiciel «SCOT » développé par V.N.F. permet d'éditer et de conserver les conventions.

C. Le calcul de la redevance

La démarche utilisée fait appel aux méthodes classiques d'évaluation des biens immobiliers : par comparaison, par le revenu, par le prix de revient et par la charge foncière, auxquelles on applique des coefficients de valorisation suivant la situation du bien.

V.N.F. a édité un guide de tarification des occupations du domaine à destination des services chargés de la gestion du DPF. Celui-ci détaille le calcul de la redevance selon les types d'occupations.

La mise place d'une structure de gestion domaniale efficace et rentable a été une des grandes priorités lors de la création de V.N.F.. Aujourd'hui, les objectifs sont bien atteints grâce, notamment, au développement d'outils juridiques internes de gestion patrimoniale.

En 2 000, 38 % environ des ressources de l'établissement provenaient directement du domaine confié à V.N.F.. Ces recettes sont composées de la taxe hydraulique et des redevances domaniales.

Recettes 2000 de V.N.F. (en millions d'euros)

Aujourd'hui, l'objectif de V.N.F. est de développer une gestion de la voie d'eau plus cohérente basée sur une vision globale et à long terme.

En effet, jusqu'à maintenant, les demandes d'occupation du DPF étaient traitées au cas par cas, sans réelle politique axée sur l'ensemble du linéaire. Pour pallier cette situation, V.N.F. s'emploie à développer des schémas de développement pour chaque voie d'eau gérée.

2ème partie

L'INVENTAIRE DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL CONFIE A V.N.F.

I. OBJECTIFS

La réalisation de l'inventaire du Domaine Public Fluvial est un préalable indispensable à la publication par l'Etat des arrêtés par lesquels celui-ci confie à Voies Navigables de France les biens meubles et immeubles nécessaires à l'exercice de ses missions (article 2 du décret 91-796 du 20 août 1991).

La base de données ainsi constituée sera également une source d'informations incontournable pour la réalisation des schémas de développement des voies navigables. Ainsi, la connaissance du domaine contribuera à une meilleure définition des politiques de valorisation du patrimoine confié à V.N.F. L'inventaire du domaine sera donc un véritable outil pour la gestion raisonnée du D.P.F.

Au sein d'une subdivision, il permettra de garantir dans la durée la continuité et la cohérence de la gestion domaniale. Il constituera aussi « la mémoire domaniale » de la subdivision.

Au sein de la structure V.N.F, il devrait faciliter la communication et les échanges. En particulier, une sortie de l'inventaire devra être jointe à tout dossier pour demande d'avis à la direction régionale ou au siège, pour traiter un problème de tarification, d'aménagement ou de déclassement d'une partie du D.P.F.

II. SITUATION ACTUELLE

A. Un travail commandé en 1992...

En application de l'article 2 du décret n° 91-796 du 20 août 1991, une première circulaire datant du 30 mars 1992 prévoyait que les ministres chargés du domaine et des voies navigables fixeraient par arrêté la liste des immeubles confiés à V.N.F, de la même façon que l'arrêté du 24 janvier 1992 fixe la liste des cours d'eau et canaux du D.P.F. qui sont confiés à Voies Navigables de France.

Le 6 juin 1994, une deuxième circulaire, émise par la Direction des Transports Terrestres, précise la nomenclature des biens confiés à V.N.F, autres que cours d'eau, canaux et maisons de service. Cette liste devait en principe être produite pour le 15 octobre 1994.

Devant le peu de réaction de la part des services en charge de l'opération, la Direction des Transports Terrestres a invité une nouvelle fois, par le biais d'une circulaire en date du 15 décembre 1995, les différentes directions régionales ou représentations locales de V.N.F. à poursuivre les travaux préparatoires à l'inventaire. Cette circulaire précisait en outre que la Direction Générale des Impôts collaborerait à ce travail en permettant aux agents responsables de l'inventaire de consulter gratuitement les documents cadastraux dans les locaux des services fiscaux, l'acquisition des matrices cadastrales restant à la charge financière de V.N.F.

Une méthodologie, mise au point courant 1997 par V.N.F. assisté de la Société Centrale pour l'Equipement du Territoire (S.C.E.T.) et de stagiaires de l'E.S.G.T, a été expérimentée sur deux sites pilotes : le service navigation du Nord-Pas-de-Calais et le service navigation du Sud-Ouest. Cette information a été communiquée aux différents services concernés par circulaire datant du 27 octobre 1997. La méthodologie d'inventaire a été finalisée au second semestre 1999.

Deux outils ont été diffusés dans les services en février 2000 : le manuel de l'inventaire et l'application informatique « Inventaire » réalisée sous Access-runtime.

Le 19 juin 2001, une réunion à Paris a permis de faire un point sur l'avancement du chantier.

B. ...encore loin d'être achevé

Etat de l'avancement de l'inventaire à fin octobre 2001 :

		< 10%	10-25%	25-50%	50-75%	75-90%	90-100%
DIR Bassin de la Seine	Paris	■					
DL Canal de Bourgogne	Dijon	■					
DL Canal Rhône à Sète	Montpellier	■					
DIR Centre-Est	Nevers	■	■				
DL Dordogne	Périgueux	■					
DL Gironde	Bordeaux	■					
DL Haute-Marne	Chaumont	■	■	■	■	■	■
DL Loire	Roanne	■	■				
DL Lot-et-Garonne	Agen	■					
DR Nantes	Nantes	■					
DIR Nord-Est	Nancy	■	■	■	■	■	■
DR Nord Pas-de-Calais	Lille	■	■	■	■	■	
DIR Rhône-Saône	Lyon	■	■	■	■	■	■
DL Saône-et-Loire	Mâcon	■					
DR Seine Aval	Rouen	■	■	■	■	■	■
DIR Strasbourg	Strasbourg	■	■				
DIR Sud-Ouest	Toulouse	■	■	■	■	■	

Il apparaît aujourd'hui que l'inventaire est :

. terminé à Lyon et Rouen,

. largement entamé à Nancy, Toulouse et Lille,

. à peine engagé à Strasbourg, Nevers et Roanne,

. pas engagé à Paris, Montpellier, Mâcon, Nantes, Chaumont, Dijon, Agen, Bordeaux et Périgueux.

C. Les raisons d'un tel retard

La réalisation de l'inventaire du domaine nécessite une masse de travail considérable et l'investissement d'un certain nombre de personnes aux compétences diverses (agents de la cellule gestion du domaine, dessinateur, agent formé a l'utilisation du logiciel Inventaire ainsi que tout agent possédant une certaine connaissance du terrain). Les subdivisions, qui fonctionnent souvent en sous effectif, ne peuvent pas se permettre de monopoliser une personne à cette tâche sans que cela nuise aux travaux courants.

De plus, au sein de chaque subdivision, il s'avère nécessaire de désigner une personne maîtrisant la méthodologie de l'inventaire pour coordonner le chantier. Or, aucun agent ne semble posséder cette spécificité et ce, malgré des formations dispensées par V.N.F.

III. LE DOMAINE CONFIE A V.N.F.

A. Sources juridiques

Plusieurs textes précisent la consistance du domaine public fluvial confié à Voies Navigables de France. Le décret n°91-796 du 20 août 1991 définit le domaine confié à V.N.F, l'arrêté du 24 janvier 1992 établit la liste des cours d'eau et canaux confiés à V.N.F. et l'instruction du 30 mars 1992 précise la consistance du domaine confié à V.N.F. (tous ces documents figurent en annexe).

Le domaine confié à V.N.F. comprend les voies navigables proprement dites et leurs dépendances, ainsi que les biens meubles et immeubles nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

B. Les voies navigables et leurs dépendances

La liste des cours d'eau et canaux appartenant au domaine public fluvial de l'Etat confié à Voies Navigables de France est publiée dans l'arrêté du 24 janvier 1992 (cf. annexe).

Les dépendances sont constituées par les éléments domaniaux suivants :

- les bras, noues* et boires*,

- les dérivations pratiquées par l'Etat dans l'intérêt de la navigation, telles que les sections court-circuitées, rigoles et embranchements,

- le cas échéant, les cours d'eau et lacs ainsi que leurs dérivations classées dans le domaine public selon la procédure prévue à l'article 1er du Code du Domaine Public Fluvial et de la Navigation Intérieure en vue d'assurer l'alimentation en eau des voies navigables,

- les darses* portuaires,

- les autres ouvrages de la navigation tels que les écluses, portes de garde, barrages réservoirs et plans d'eau, autres ouvrages fixes et mobiles, ponts mobiles, ponts canaux, stations de pompage, souterrains,

- les ouvrages de défense des berges des cours d'eau contre l'action des eaux.

C. Les biens meubles et immeubles nécessaires à l'accomplissement des missions de V.N.F.

Sont confiés à V.N.F. les immeubles ou parties d'immeubles rentrant dans les catégories suivantes :

- les maisons de service, situées sur le domaine confié à V.N.F. dans la mesure où elles n'abritent pas d'agents de l'Etat logés par nécessité absolue de service* ou par utilité de service*. Le terrain supportant l'immeuble suit le sort de cet immeuble,

- les ateliers, locaux techniques, garages et parcs de stationnement directement liés à l'entretien et à l'exploitation de la voie d'eau. Le terrain supportant l'immeuble suit le sort de ces immeubles. Dans le cas d'un immeuble mixte (Etat / V.N.F.), la parcelle est conservée à l'Etat,

- les locaux utilisés par des agents de V.N.F.,

- les terrains nécessaires à l'exercice de ses missions,

- les ponts routiers dans la mesure où leur gestion incombe à l'Etat, Ministère chargé des voies navigables.

Les immeubles ou parties d'immeubles nécessaires au fonctionnement des services de l'Etat mis à disposition de V.N.F. ne sont pas confiés à celui-ci. Il s'agit :

- des bureaux administratifs et des locaux attenants,

- des maisons de service abritant des agents de l'Etat logés par nécessité absolue de service ou par utilité de service,

- des ateliers, locaux techniques, garages et parcs de stationnement non directement affectés à l'entretien et à l'exploitation de la voie d'eau,

- des terrains d'assiette des immeubles précédents.

IV. LES BIENS A INVENTORIER

L'arrêté fixant la liste des voies d'eau confiées à V.N.F. a déjà été publié. L'inventaire se limite donc au domaine terrestre immobilier confié à V.N.F.

La circulaire du 6 juin 1994 diffusée par la direction des transports terrestres a fixé le détail des éléments à inventorier.

En plus des immeubles listés dans le paragraphe précédent (cf. III. LE DOMAINE CONFIE A V.N.F.), les réseaux E.D.F, G.D.F. et de télécommunication (téléphone, câble, fibre optique), ainsi que les panneaux publicitaires 4 X 3 m et 2 X 1,5 m qui sont situés sur le domaine V.N.F. doivent être inventoriés.

Par contre, les réseaux d'adduction d'eau potable et d'assainissement (eaux usées et eaux pluviales), et la signalisation (V.N.F. ou routière) n'entrent pas dans la catégorie des biens à inventorier.

Une liste exhaustive des différents types d'immeuble composant le D.P.F. confié à V.N.F. figure en pages 3 et 4 du guide pratique de l'inventaire joint en annexe.

V. METHODOLOGIE APPLIQUEE A LA SUBDIVISION DE MONTARGIS

A. Territoire de compétence

La subdivision navigation de Montargis gère le Canal de Briare dans le département du Loiret, soit de Dammarie-sur-Loing à Châlette-sur-Loing, et le Canal du Loing dans son ensemble, c'est-à-dire de Châlette-sur-Loing à Saint-Mammès dans la Seine-et-Marne.

Ce linéaire représente une longueur de 50 km pour quinze communes mouillées dans le département du Loiret, et 36 km pour également quinze communes mouillées dans la Seine-et-Marne.

Un tableau résumant toutes les compétences de la subdivision figure en annexe.

B. Délimitation du D.P.F.

1) Un recoupement de nombreuses informations

- le Cadastre :

Le Cadastre est un document fiscal. Le domaine public, non taxable, n'est donc que très rarement cadastré. De plus, la limite entre les différents domaines publics (voiries nationale, départementale, communale et voies fluviales) n'apparaît presque jamais.

Néanmoins, la consultation de la matrice cadastrale permet d'identifier les parcelles qui sont confiées au service. Celles-ci apparaissent en général sous la propriété du Ministère de l'Equipement, du Logement et du Transport et le gestionnaire est souvent le Service Navigation, la DDE ou V.N.F.. Toutefois, il n'est pas rare de trouver encore des parcelles sous les anciens intitulés du Ministère de l'Equipement ou inscrites sous le Ministère de l'Environnement, le Ministère de la Défense ou le Ministère des Finances et de l'Economie.

- les archives en subdivision :

En subdivision, les sources d'informations sur les limites du DPF sont très diverses.

Les plans de bornage réalisés par un géomètre-expert résultent d'une demande d'alignement de la part des propriétés riveraines du DPF. Ceux-ci ne couvrent malheureusement qu'une infime partie du domaine.

De même, lors de toute demande d'occupation domaniale, une recherche de limite du DPF est réalisée. La consultation des dossiers de gestion du DPF (conventions d'occupation temporaire, superposition de gestion,…) permet de définir la limite de manière ponctuelle. Mais, tout comme les plans de bornage, l'information récoltée ne couvre qu'une infime partie du domaine.

Les plans datant des travaux d'aménagement du canal fournissent des renseignements précieux quant au tracé d'origine de la voie d'eau et aux acquisitions correspondantes. Leur consultation permet de retracer l'historique des parcelles et de comprendre la configuration actuelle des lieux. Disposant rarement des plans de récolement, le recours à la mémoire des agents quant à l'évolution du linéaire s'avère incontournable.

De plus, les plans conservés à la subdivision ne couvrent pas l'ensemble du domaine et sont parfois en mauvais état. Il serait donc intéressant de contacter les archives départementales afin d'obtenir une copie des plans manquants ou abîmés.

- la mémoire des agents :

Avec l'ancienneté, certains agents ont acquis une très bonne connaissance du domaine. Leur participation s'avère donc indispensable pour la délimitation du DPF.

- la configuration du terrain :

Afin d'appuyer les premières analyses issues du recoupement des informations précédentes, une visite de terrain est nécessaire. Pour cela on étudiera la configuration des lieux et, en particulier, les signes de possession : bornes, murs, clôtures.

Si malgré toutes ces recherches, la limite reste incertaine, on s'attachera à inventorier la seule partie du domaine dont on est sûr. Ce point devra toutefois être notifié ultérieurement lors de la collecte des informations sur le domaine.

2) Représentation graphique

La subdivision ne dispose pas de moyen pour effectuer du levé à grande échelle (tachéomètre, GPS).

Le plan cadastral est le seul document graphique facilement accessible représentant l'ensemble du domaine à une petite échelle. Cette dernière varie, en général, du 1/1000 au 1/2500.

Le report de la limite se fait donc sur des extraits cadastraux avec toutes les imprécisions que cela entraîne.

3) Précision résultante

La précision de la limite du DPF est très disparate : certaines zones sont issues de l'étude de plans de bornage tandis que d'autres résultent de l'étude du plan cadastral. La précision peut donc varier de quelques dizaines de centimètres à plusieurs mètres selon les secteurs.

Ce travail ne peut donc évidemment pas être assimilé à un bornage.

C. Découpage du domaine

1) Définition de l'unité de découpage

L'unité du découpage est une parcelle fonctionnelle et homogène. Chaque type d'immeuble (voir le détail pages 3 et 4 du guide pratique de l'inventaire en annexe) donnera lieu à l'établissement d'une parcelle et donc à la création d'une fiche V.N.F. dans la base de données « Inventaire ».

2) La structure du parcellaire V.N.F.

Il a été convenu de conserver la structure du Cadastre, à savoir un découpage par commune et par section cadastrale, pour simplifier la localisation et donc la consultation des fiches V.N.F.. Cette organisation du parcellaire aura également l'avantage de pouvoir être implantée facilement dans la base cadastrale si l'Etat le décide un jour.

D. Les informations à collecter et leurs sources

Les informations à collecter pour chaque parcelle créée sont regroupées selon quatre thèmes : l'identification, le terrain, le bâti et l'occupation.

1) Identification

- l'adresse administrative :

Elle est composée du nom usuel donnée à la parcelle si celui-ci existe, du nom de la commune et de l'adresse postale pour les immeubles situés en milieu urbain ou du nom du lieu-dit pour les immeubles en milieu rural. La majorité de ces informations sont issues du plan cadastral.

- l'adresse V.N.F. :

Une parcelle en bord de voie d'eau est repérée par :
. le code du segment de voie d'eau : chaque voie navigable gérée par V.N.F. est divisée en segments identifiés par un code à quatre chiffres. Par exemple, 6071 correspond au premier segment («1») du canal du Loing («607»),
. le nom du bief* : celui-ci porte le nom de l'ouvrage situé en aval,
. la rive : elle peut être gauche, droite voire mixte dans le cas d'un immeuble ayant une emprise sur les deux rives,
. le PK ou point kilométrique : il s'agit d'une position kilométrique qui situe la parcelle à partir de l'origine de la voie d'eau.

- le type d'immeuble :

Une liste exhaustive des différents types d'immeuble figure dans le guide pratique de l'inventaire (pages 3 et 4) en annexe.

- l'environnement urbain :

La parcelle doit être située de manière arbitraire dans son environnement urbain. Les différentes situations sont détaillées dans le guide pratique de l'inventaire (page 12, ⑦) en annexe.

2) Terrain

- référence cadastrale :

Le terrain est identifié par la section et, pour les parties cadastrées, par son numéro cadastral.

- surface :

Pour les parties cadastrées, elle est issue directement des relevés de propriété. Pour le reste, la surface doit être calculée sur le plan cadastral au moyen d'un cutch.

- zonage au POS ou PLU :

La plupart des dossiers du plan d'occupation des sols des communes mouillées sont présents en subdivision.

3) Bâti

- le Tableau Général des Propriétés de l'Etat :

Le tableau général des propriétés de l'Etat, organisé et géré par la Direction Générale des Impôts, constitue l'inventaire de l'ensemble des biens immobiliers détenus en propriété ou en jouissance par l'Etat et les établissements à caractère administratif. Les fiches du TGPE présentes en subdivision concernent le patrimoine immobilier bâti et datent généralement de la fin des années 80. Ce document constitue une source d'informations qu'il faut prendre avec beaucoup de précautions. En effet, les fiches disponibles sont souvent obsolètes et leur référence à l'attributaire « Voies Navigables » ne correspond pas au sens de l'établissement public actuel dont la création est postérieure.

La réalisation de l'inventaire du DPF est l'occasion de mettre à jour la base TGPE. En particulier, la correspondance entre les informations contenues dans ce fichier et la configuration actuelle du terrain doit être étudiée et intégrée dans la base de données inventaire.

- la Gestion du Patrimoine Immobilier :

La base de données « Gestion du Patrimoine Immobilier » est un état des lieux de l'ensemble des bâtiments gérés par l'Etat. Réalisé en 1999, les informations fournies par ce document sont très fiables. Tous les renseignements à recueillir concernant l'inventaire des bâtiments confiés à V.N.F. (emprise au sol, surface utile, état du bâti, nombre de bâtiments, de niveaux et de logements) peuvent être trouvés dans la GPI.

4) Occupations

Les archives en subdivision constituent la principale source d'informations relatives aux occupations du domaine. Toutefois, la connaissance du terrain s'avère indispensable pour relever les éventuelles occupations sans titre.

E. Saisie informatique

1) Présentation de l'application « Inventaire »

L'application « Inventaire » a été développée sous ACCESS par le département informatique de V.N.F.. Une première version a été diffusée aux différents services en février 2000. Devant les nombreux bogues rencontrés avec celle-ci, une version améliorée vit le jour en février 2001.

Son utilisation est détaillée dans le guide pratique de l'inventaire en annexe (pages 16 à 21).

2) Centralisation des données

En général, le domaine géré par la subdivision est très vaste. La création de plusieurs équipes « inventaire » se partageant le territoire à recenser s'avère indispensable. Par exemple, à Montargis, il a été décidé de créer une équipe basée au centre d'exploitation de Nemours pour le département de la Seine-et-Marne et une autre basée à Montargis pour le département du Loiret.

Par contre, la saisie des données est centralisée à la subdivision. Il est donc nécessaire de mettre en place un système pour acheminer les informations de manière homogène. A Montargis, ce système a pris la forme de fiches de renseignements à remplir pour chaque parcelle créée. Cette fiche papier figure dans le guide pratique de l'inventaire (page 13) en annexe.

3) Optimisation du logiciel

Cette deuxième version présente encore de nombreux bogues sans importance mais qui rendent son utilisation contraignante au quotidien, les agents en charge de l'inventaire ne maîtrisant pas tous l'outil informatique. Une liste, sans doute non exhaustive, des dysfonctionnements rencontrés figure dans le guide pratique de l'inventaire (pages 33 et 34) en annexe.

La consultation des fiches s'avère toujours aussi difficile sur cette deuxième version. Le logiciel ne permet toujours pas d'effectuer un tri croisé lorsqu'on recherche une fiche en particulier. Le principe de consultation des fiches V.N.F. est décrit dans le guide pratique de l'inventaire (page 20) en annexe.

Pour pallier ce problème, un système d'identification parcellaire a été instauré à Montargis, système qui peut être étendu au niveau national. Le principe consiste à utiliser un champ qui peut être trié, en l'occurrence le champ « Patronyme » de l'identification, et à le compléter par une adresse composée de : « Nom de la commune » + « Section/n° cadastral » + « Nom du bief » + « Rive & PK moyen ». Un tri croisé, par commune et par section cadastrale, est ainsi rendu possible artificiellement. Le principe est plus détaillé dans le guide pratique de l'inventaire (page 18) figurant en annexe.

F. Exploitation de la base de données

1) L'analyse du domaine

L'application permet une analyse de la base de données par subdivision et par commune. Pour chacune de ces entités géographiques, nous pouvons éditer l'ensemble des fiches V.N.F. qui la constitue. Des exemples de fiche figurent dans le guide pratique de l'inventaire (pages 29 à 31) en annexe.

Ensuite, pour une subdivision donnée, nous pouvons obtenir :
- le nombre de fiches par type d'immeuble,
- le nombre de logements gérés,
- l'état du bâti,
- le nombre de fiches suivant l'environnement urbain,
- le nombre de fiches suivant la taille des terrains,
- la surface totale du domaine géré.

L'exemple de la subdivision de Montargis est consultable dans le guide pratique de l'inventaire (pages 22 et 23) en annexe.

Enfin, nous pouvons étudier pour chaque commune mouillée :
- la liste des fiches V.N.F. par type d'immeuble,
- la liste des logements gérés.

Des exemples de résultat à ces requêtes peuvent être consultés dans le guide pratique de l'inventaire (pages 24, 25, 26, 27 et 32) en annexe.

2) Des requêtes limitées

L'analyse du domaine est limitée par la rigidité du logiciel. En effet, l'application « Inventaire » n'autorise pas la création de ses propres requêtes. L'analyse reste donc confinée aux éléments décrits dans le paragraphe précédent.

G. Mise à jour

Techniquement, la mise à jour de l'inventaire se heurte à plusieurs problèmes. Tout d'abord, l'absence de lien entre l'application « Inventaire » et le logiciel de gestion domaniale « SCOT » contraint l'utilisateur à des va-et-vient entre les deux outils informatiques pour actualiser les occupations temporaires. Ensuite, ces deux applications sont bien souvent implantées sur des micro-ordinateurs séparés et utilisés par des agents différents. La mise à jour engendre donc une contrainte supplémentaire dans l'organisation des services.

Enfin, la mise à jour future dépend également de l'importance que l'on veut attribuer à cet inventaire. Si l'on ne s'arrête qu'à son objectif premier qui est la publication d'un arrêté, l'accent peut difficilement être mis sur l'actualisation des données.

A l'heure actuelle, l'inventaire du domaine public fluvial confié à Voies Navigables de France, tel qu'il est structuré, ne peut pas remplir pleinement les objectifs que l'on avait espérés.

L'exploitation de la base de données est en effet trop restreinte pour permettre une utilisation en tant qu'outil de gestion ou de valorisation. Le simple fait de pouvoir créer ses propres requêtes du type « identifier un terrain non aménagé d'une surface supérieure à 5 000 m² » ou « calculer la surface des parcelles boisées sur telle commune » augmenterait considérablement l'intérêt du projet.

La consultation et la lisibilité des fiches V.N.F. seraient facilitées par un support graphique homogène pour l'ensemble du domaine. Une des solutions consisterait à fusionner la base de données de l'inventaire avec un système d'informations géographiques.

3ème partie

VALORISATION DES DELAISSES DU CANAL

Avec le déclin des activités liées au transport par voie navigable, de nombreux terrains en bord de voie d'eau sont actuellement inutilisés.

Anciens ports de commerce, terrains de dépôt des boues de dragage, parcelles acquises pour la réalisation de travaux qui n'ont jamais été entrepris : leurs origines sont très diverses. Malgré leur situation souvent intéressante, la plupart de ces terrains délaissés sont aujourd'hui en friches.

Outre la mauvaise image donnée aux voies navigables, ces délaissés constituent une charge d'entretien supplémentaire pour Voies Navigables de France. Ces terrains non aménagés sont également une réelle charge financière pour V.N.F. dans la mesure où ils représentent un certain manque à gagner. C'est pourquoi l'établissement concentre une grande partie de ses moyens dans l'aménagement de ces délaissés. Ces réalisations doivent contribuer au développement de la voie d'eau.

A Montargis, Voies Navigables de France possède un terrain délaissé de plus de deux hectares en bord du canal de Briare, sur la rive gauche. Communément dénommé «Le Pré Fousson» ou «La Cale» par le service navigation local, ce terrain, qui présente pourtant des caractéristiques intéressantes, n'a jamais fait l'objet d'une intention d'aménagement.

Cette parcelle confiée à V.N.F. entre donc dans le cadre du vaste programme de valorisation des délaissés de la voie d'eau. Après une analyse du contexte actuel du Pré Fousson, nous développerons un schéma d'intention d'aménagement.

I. ANALYSE

A. Un terrain qui dispose d'atouts indéniables

1) Présentation

- topographie :

D'une superficie totale d'environ 22 000 m² (2,2 ha), répartie sur le territoire des communes de Montargis (6 500 m²) et de Châlette-sur-Loing (15 500 m²), la parcelle étudiée est de forme rectangulaire (environ 650 * 35 m), orientée Sud-Sud Est / Nord-Nord Ouest. Son relief est relativement plat ; seule une partie sur la commune de Châlette est bosselée, conséquence du dépôt des boues de dragage (cf. annexe *Présentation du Pré Fousson*, p.35) .

- historique :

A l'origine, ce terrain était un lieu de stockage des vases provenant du curage du canal. On y avait également érigé une cale de radoub pour l'entretien et la réparation des bateaux.

Plus tard, il a été aménagé pour accueillir une pépinière (cf. annexe, p.36).

Au fur et à mesure, cet usage s'est éteint et aujourd'hui, ce terrain est en friches ; seules quelques occupations subsistent sur la commune de Montargis.

- occupations :

Quelques occupations sont à noter sur la commune de Montargis : un bâtiment préfabriqué et son jardin attenant (logement en nécessité absolue de service de l'adjoint au chef de subdivision), une voie non aménagée (superposition de gestion avec la commune) et deux jardins potagers actuellement loués (Conventions d'Occupation Temporaire avec des particuliers). Il est à noter qu'une canalisation GDF importante (25 bars) et que la fibre optique sont implantées sous le chemin de halage (cf. annexe, p.42).

2) De nombreuses qualités intrinsèques

- une situation intéressante :

Située à cinq minutes à pied du centre-ville de Montargis, la parcelle est à proximité de l'axe commerçant que constituent les rues Dorée, du Loing et du Général Leclerc. La majorité des équipements publics ou administratifs sont également accessibles à pied (école, gare routière, poste, mairie,...) (cf. annexe, p.43).

De plus, la parcelle est desservie par le réseau de transport en commun de l'agglomération montargoise (arrêts « Sirène » et « St-Sébastien » de la ligne 1).

- paysage :

Elle possède une façade d'environ 650 m avec le Canal de Briare. Le Canal présente à cet endroit une configuration intéressante puisque sa largeur, d'une vingtaine de mètres habituellement, atteint ici jusqu'à 60 mètres.

Le terrain est dans sa majeure partie en friches et présente une végétation intéressante selon une étude de l'Office Nationale des Forêts (cf. annexe, p.44).

3) Les contraintes d'urbanisme

- situation au regard du Plan d'Occupation des Sols

La quasi-totalité de la parcelle figure en zone naturelle au POS de la communauté d'agglomération. Cette situation limite les possibilités d'aménagement puisque seuls peuvent être autorisés :

- les équipements d'accompagnement des terrains de sports,
- les équipements pour activités de loisirs,
- les constructions à usage d'activités touristiques,
- les bâtiments légers liés à l'occupation de jardins ouvriers,
- les constructions limitées d'un certain type, à usage agricole,
- les carrières.

Le détail du règlement de la zone figure en annexe, p.45.

- desserte :

La desserte constitue le problème majeur de ce terrain : il est fermé à l'Ouest par un talus abrupt, à l'Est, par le canal, au Nord, seul le chemin de contre-halage d'une largeur d'environ 2 m constitue une issue et au Sud, seule une voie étroite privée (largeur d'environ 5m) la désenclave.

- servitudes d'utilité publique :

Le Pré Fousson n'est grevé d'aucune servitude d'utilité publique. Un extrait du plan des servitudes d'utilité publique figure en annexe, p.54.

- zone inondable :

Le terrain n'est pas situé dans une zone inondable. Un extrait du plan des zones inondables est joint en annexe, p.57.

B. Une zone tampon entre un quartier résidentiel et une zone industrielle

1) Description

Le quartier qui borde l'ouest et le nord du terrain est composé principalement de logements privés individuels datant des années 50. Le sud, quant à lui, est composé d'immeubles collectifs en copropriété à usage de logements et de bureaux (assurances et cabinet médical). Ceux-ci sont plus récents : début des années 80 et fin des années 90.
Cet ensemble regroupe environ 400 personnes.

La rive droite du Canal de Briare, jusqu'à la rivière du Loing, est occupée par une zone industrielle et par la zone artisanale et commerciale du Port.
- La ZAC du Port est composée de magasins spécialisés :
  - dans les matériaux de construction (enseignes « Point P » et « Comptoir Forestier »),
  - dans le bricolage (enseigne « Soleil Vert »).
- La zone industrielle est composée :
  - du port de commerce de Montargis géré par la CCI du Loiret,
  - des silos et des bureaux de la coopérative agricole CAPROGA - La Meunière,
  - d'une ancienne usine d'hydrocarbure exploitée par l'Equipement.

(cf. annexe, p.60)

2) L'évolution probable de la rive droite

A l'heure actuelle, la zone industrielle est en déclin :
- l'activité du port de commerce est réduite,
- l'usine à goudron est complètement désaffectée, son terrain d'assiette est certainement pollué et l'ensemble forme une friche industrielle,
- les installations de la coopérative agricole sont classées SEVESO II « seuil haut » en raison du stockage d'engrais. Ces bâtiments semblent incompatibles avec le contexte urbain. De plus, leur architecture tranche avec les qualités paysagères du site.

A plus ou moins long terme, on peut supposer que l'ensemble de la zone industrielle va subir une profonde mutation. Déjà, le projet d'aménagement du complexe cinémas / restaurant à la place de l'actuel «Point P» devrait rogner une partie du port de commerce. Avec le déménagement probable de la « CAPROGA », c'est tout un nouveau quartier qui devrait émerger. Cette évolution aura nécessairement des conséquences sur notre parcelle qui présentera de nouveaux intérêts.

3) L'aménagement de la rue du Canal

L'accès par la rue du Canal en rive gauche devrait être amélioré courant 2003 : la voie sera élargie par endroit afin de permettre le croisement des véhicules et un parking sera aménagé en son extrémité.

4) Le développement de pistes cyclables

Dans le cadre du contrat d'agglomération 2000-2004, la Communauté d'Agglomération de Montargis entend développer son réseau de pistes cyclables. Les chemins de service (halage et contre-halage) dans ce secteur seront certainement sollicités car ils sont dans la continuité des chemins de promenade déjà aménagés par la commune de Châlette (cf. annexe, p.61).

C. Un terrain au cœur de l'agglomération montargoise

1) Situation géographique

L'aire urbaine de Montargis est située au nord-est du département du Loiret, au nord-est de la forêt domaniale d'Orléans et à une centaine de kilomètres au sud de Paris. Elle est entourée d'aires urbaines un peu moins peuplées qu'elle : Pithiviers, Nemours, Joigny, Migennes, Gien. Dans un rayon un peu plus éloigné, se trouvent les aires urbaines de dimension plus importantes : Auxerre, Orléans (cf. annexe, p.67).

Montargis, ville-centre de l'aire urbaine, est située au confluent du Loing, du Puiseaux et du Vernisson.

Au cœur du «Gâtinais » dit orléanais, l'aire urbaine de Montargis est au croisement des liaisons est-ouest (Nationale 60) et nord-sud (Nationale 7 et autoroute A77). Ces deux axes structurent fortement le territoire de l'aire urbaine. La vallée du Loing en constitue l'épine dorsale. Par elle, passent les principales voies de communication, RN 7, voie ferrée Paris-Nevers ou encore le canal de Briare. L'axe est-ouest se limite aujourd'hui à la RN 60, les liaisons ferrées et fluviales avec Orléans ayant disparues.

2) Transports - Déplacements

Les principaux axes routiers se composent essentiellement des nationales 7 et 60, qui traversent l'aire urbaine respectivement du nord au sud et d'est en ouest, complétées depuis l'automne 1999 par l'autoroute A77 qui double la nationale 7. La réalisation de l'autoroute A19 devrait améliorer les relations vers l'est et l'ouest et ainsi, influer sur le positionnement et le rôle de l'aire montargoise dans la structuration du sud de l'Ile de France et du nord de la région Centre (cf. annexe, p.68).

Les échanges avec Paris représentent l'essentiel des flux de véhicules entre l'agglomération montargoise et les unités urbaines voisines.

La voie ferrée Paris-Clermont dessert la gare de Montargis. Celle-ci accueille un terminus technique des trains de banlieue de l'Ile de France. Montargis est donc la tête de ligne de services de type «Bassin Parisien» vers Paris. Montargis dispose ainsi d'un bon niveau de fréquences vers Paris (17 allers-retours quotidiens) pour un temps de parcours en revanche assez médiocre variant de 1h à 1h40.

Les autres liaisons ferroviaires existantes - TER reliant Gien, Briare, Cosne-sur-Loire ou Nevers (6 allers-retours quotidiens) - sont anecdotiques. De même, il est impossible de joindre par chemin de fer la plus grande partie de la région Centre sans passer par Paris ou Nevers.

Les éléments de flux sur les transports collectifs entre Montargis et la région parisienne restent mal connus. Les autres flux sont marginaux : par exemple, la liaison Orléans - Montargis par les cars départementaux représentait moins de 60 personnes par jour en 1996.

3) Démographie

- une répartition atypique :

La population de la communauté d'agglomération de Montargis s'établit à près de 53 600 personnes en 1999. De façon inhabituelle, deux autres communes sont d'une taille comparable à la ville-centre : Châlette-sur-Loing et Amilly avec respectivement 14 000 et 11 500 habitants contre 15 000 pour Montargis. L'agglomération montargoise est donc polycentrique.

- une évolution disparate de la population :

L'aire urbaine de Montargis connaît une réelle vitalité démographique. Sa population s'est accrue de plus de 2 000 personnes depuis 1990 ; cela correspond à une croissance de 3,1%, à comparer avec la moyenne des aires urbaines de référence* qui n'est que de 0,6%. Cette croissance est caractérisée par un bilan migratoire favorable - marque de l'attractivité exercée par le territoire montargois, alors que les mouvements naturels contribuent plutôt moins qu'ailleurs à la croissance de la population, conséquence d'un peuplement âgé.

Mais cette croissance est très inégale : elle distingue un cœur d'agglomération en perte de vitesse - Montargis a enrayé son déclin démographique au cours des années 90, celui de Châlette-sur-Loing se poursuit - et une zone périphérique en forte expansion. Cette situation est assez conforme aux tendances générales qui consistent en un tassement des cœurs d'agglomération et un essor des périphéries. Elle reflète, pour partie, l'aspiration des ménages à un cadre de vie privilégiant l'espace et les qualités environnementales et qui souvent se traduit en matière de logement par le choix de la maison individuelle. Montargis et Châlette-sur-Loing, villes très denses et dont l'hébergement repose essentiellement sur du logement collectif, répondent sans doute mal à cette aspiration.

	Population totale				Variation de la population		
	1975	**1982**	**1990**	**1999**	**75-82**	**82-90**	**90-99**
CHALETTE	13 815	14 911	14 591	13 967	7,9%	-2,1%	-4,3%
MONTARGIS	18 342	16 092	15 020	15 025	-12,3%	-6,7%	0,0 %
AGGLOMERATION	50 541	52 498	53 277	53 594	3,9%	1,5%	0,6%

- un territoire de fortes migrations :

La ville de Montargis connaît un mouvement de «turn-over » très important : plus de la moitié des habitants qui y résidaient en 1990 ont quitté la commune depuis (57,9% pour Montargis contre 41,7% pour les villes-centres de référence*) et la population actuelle compte plus de 45% de nouveaux arrivants (33,5% pour les villes-centres de référence).

Le gros des échanges migratoires se fait avec d'autres régions, l'Ile de France le plus souvent pour les flux d'arrivées. Les mouvements au sein de l'aire urbaine se font majoritairement du centre vers la périphérie.

- une population âgée qui tend à rajeunir :

L'aire urbaine montargoise compte autant de jeunes de moins de 20 ans que de personnes âgées de plus de 60 ans. Cette parité dénote un vieillissement avancé par rapport aux aires urbaines de référence qui comptent un tiers de jeunes de plus que d'habitants de plus de 60 ans. Dans la ville-centre de Montargis, les personnes de plus de 60 ans sont même plus nombreuses que les jeunes de moins de 20 ans (25,1 contre 23,3%).

Dans l'ensemble, les jeunes couples (20-30 ans) et leurs enfants ont eu tendance à quitter l'agglomération et ce, à cause du manque d'emploi. De plus, les logements de Montargis sont souvent anciens et petits ; ils favorisent l'accueil de personnes seules ou en couple mais sans enfant : soit des jeunes avec des ressources encore modestes soit, à l'inverse, des personnes âgées.

Cependant, l'évolution récente va dans le sens d'une atténuation de ce vieillissement. Au cours des années 90, la part des jeunes de moins de 20 ans a certes baissé mais sensiblement moins que dans les aires urbaines de référence (1,3 point contre 3 points). De même, la proportion des personnes de plus de 60 ans a moins augmenté dans le Montargois.

4) Logements - Ménages

- répartition des résidences principales :

En 1999, l'aire urbaine de Montargis comptait 27 500 résidences principales. La ville-centre, dont le territoire est restreint, comptait environ 7 500 résidences principales, soit seulement 27% des résidences de l'ensemble de l'aire urbaine. Dans les aires urbaines de référence, les villes-centre concentrent en moyenne près de la moitié (49%) des résidences principales.

Entre 1990 et 1999, le nombre de résidences principales de l'aire urbaine a progressé de 9%, soit une augmentation comparable à celle des aires urbaines de référence. Toutefois, cette évolution est moins marquée dans le centre de l'agglomération, en particulier dans les communes de Montargis et de Châlette-sur-Loing, avec une progression de seulement 5%.

- la vacance augmente dans le parc privé de Montargis et de Châlette-sur-Loing :

Entre 1990 et 1999, le taux de vacance dans l'aire urbaine de Montargis a progressé de 1,2% alors qu'il n'a pratiquement pas changé dans les aires urbaines de référence. En valeur absolue, cela correspond à une augmentation de 540 logements vacants dont 340 à Montargis et 190 à Châlette-sur-Loing. Le développement de la vacance reste donc concentré dans ces deux communes et elle concerne essentiellement le parc privé. En effet, sur les 2 200 logements inoccupés début 1999, 200 seulement étaient des logements locatifs sociaux.

Ces chiffres soulignent une nouvelle fois l'inadéquation du parc de logements montargois.

- les logements à Montargis sont souvent anciens et de petite taille :

Près de 34% des logements de la ville de Montargis ont été construits avant 1948 contre 29% dans les villes-centre de référence. A partir de 1970, l'espace disponible devenait très restreint et les nouvelles constructions se sont raréfiées.

Les petits logements d'une à deux pièces sont principalement localisés à Montargis où ils représentent 32% du parc contre 24% dans les villes-centres de référence. De même, la proportion des logements de cinq pièces est de 6% inférieur à celle des villes-centre de référence.

- l'essentiel du parc locatif social concentré à Montargis et Châlette :

Montargis et Châlette-sur-Loing concentrent 85% des logements sociaux de l'aire urbaine. Dans ces communes, le parc HLM représente plus de 40% des résidences principales.

- 48% de personnes seules dans la ville de Montargis :

A Montargis, 48% des ménages se composent d'une seule personne. C'est 10% de plus que dans les villes-centres de référence. Cet écart s'explique par le taux des personnes âgées et par la proportion des jeunes vivant seuls qui sont plus élevés à Montargis. En outre, la part des familles monoparentales y est également plus forte. Enfin, la petitesse des logements montargois ne favorise pas l'accueil des ménages de grande taille.

5) Activités économiques

La vallée du Loing a toujours connu une activité économique importante. On y trouve la plupart des grands établissements de l'aire urbaine, installés principalement à Montargis, Amilly et Châlette-sur-Loing.

Le tissu économique de Montargis est composé principalement de très petites entreprises (moins de 10 salariés) spécialisées dans les services. Elles emploient plus de 4 salariés sur dix contre 25% dans les villes-centres de référence.

L'industrie à Châlette-sur-Loing repose toujours fortement sur l'usine Hutchinson. Même si la taille de celle-ci a diminué de moitié en trente ans, elle continue à employer environ 1 500 personnes.

En créant une zone industrielle de 120 hectares, Amilly s'est considérablement développée, avec le maintien d'une industrie forte (Synthelabo, Sotramex) et surtout avec l'apparition ou le développement de nouvelles entreprises tertiaires.

En général, le tissu économique présente les signes d'une certaine vitalité : la création d'entreprises apparaît plus soutenue que dans des zones comparables, le secteur des services a progressé sensiblement et la baisse des effectifs industriels est moins accentué que dans les aires urbaines de référence. Le paysage industriel s'est également transformé : les secteurs de la métallurgie, de la transformation des métaux, de la chimie et du caoutchouc – plastique représentent désormais 60% des emplois industriels de l'aire urbaine.

Mais le tissu économique reste marqué par une relative faiblesse de l'encadrement. Dans tous les secteurs d'activité, les cadres ou professions intermédiaires sont proportionnellement peu nombreux.

6) Situation sociale

Les populations de Montargis et Châlette-sur-Loing connaissent des situations sensiblement moins favorables que dans le reste de l'aire urbaine. Ces deux communes semblent concentrer l'essentiel de la précarité et les évolutions récentes signalent que le fossé tend à se creuser.

	Population totale	Population active	Taux d'activité	Taux de chômage
CHALETTE	13 967	5 887	42,1%	22,9%
MONTARGIS	15 025	6 667	44,4%	19,8%
AGGLOMERATION	53 594	23 486	43,8%	15,8%
LOIRET	618 086	286 960	46,4%	10,4%

Source : INSEE-RGP 99

Le niveau moyen du revenu imposable des ménages résidant à Montargis était de 74 500 francs en 1998. C'est plus de 15% en deçà de la moyenne de l'aire urbaine. La situation est encore moins favorable à Châlette-sur-Loing où les revenus accusent un retard de 20% par rapport à l'ensemble de l'aire urbaine.

Les profils socioprofessionnels des habitants expliquent ces disparités. En effet, à Montargis et Châlette, les ménages d'employés et d'ouvriers représentent près de 47% de la population, soit 10 points de plus que dans le reste de l'agglomération. A l'inverse, les ménages de cadres ou professions intermédiaires n'y totalisent que 17% des habitants contre 26,5% pour le reste de l'agglomération.

La spécificité de ces deux communes est également soulignée par l'importance des recours aux minima sociaux. En 1999, Montargis et Châlette-sur-Loing concentraient à elles deux 76% des allocataires de l'aire urbaine alors qu'elles ne représentent que 44% de sa population. La situation au regard du chômage (voir tableau ci-dessus) conforte l'impression d'une réelle ségrégation spatiale au sein de l'aire urbaine.

La nature du parc de logements participe à cette concentration de la précarité à Montargis et Châlette. En effet, deux ménages à bas revenus sur trois occupent un logement HLM et l'essentiel des logements sociaux est situé dans ces deux communes. En outre, les logements de Montargis sont souvent anciens et petits. Ils favorisent l'accueil de personnes seules ou en couple mais sans enfant, soit des jeunes avec des ressources encore modestes soit, à l'inverse, des personnes âgées.

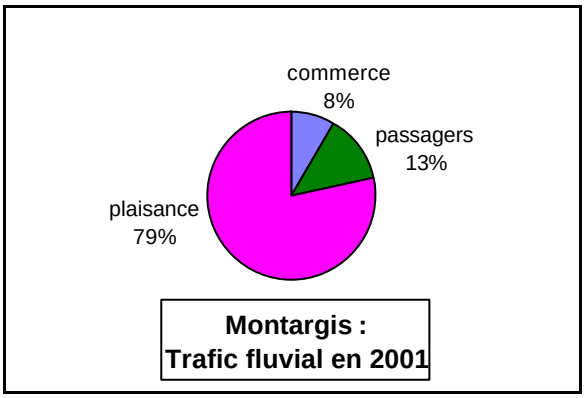
Le développement de la vacance dans les parcs de logements de Montargis et Châlette-sur-Loing souligne aussi leur inadéquation à la demande.

Des projets de renouvellement urbain sont en cours (démolition de la «barre Alsace-Lorraine », réalisation de la ZAC de l'ancien hôpital) et 2 100 nouveaux logements sont prévus d'ici à 10 ans.

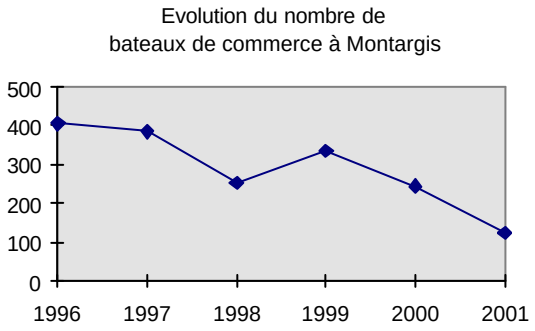
D. Une position stratégique sur le Canal de Briare

Montargis est situé à peu près au milieu de la liaison Seine / Loire constituée par les canaux du Loing et de Briare. Un bateau appareillant de Montargis peut donc relier la Seine ou la Loire en deux jours (voir annexe *Temps de navigation sur les canaux du Centre*).

1) Caractéristiques du trafic fluvial à Montargis



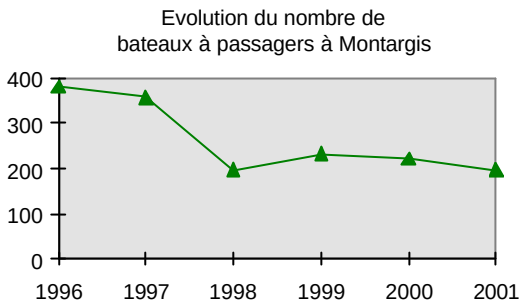
- un trafic commercial en perte de vitesse :



Le trafic de bateaux de commerce représente seulement 8% du trafic total en 2001. La navigation commerciale accuse une baisse régulière (si l'on exclut l'année 1998) d'environ 12 % par an et elle a chuté de 70% en 6 ans.

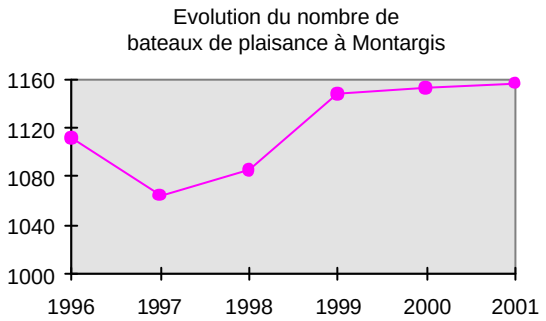
Durant l'année 2001, 124 bateaux et 15 000 tonnes de marchandises sont passés en transit à Montargis.

- un trafic de bateaux à passagers stable :



Après une chute brutale en 1998 (-45%), le trafic de bateaux à passagers s'est stabilisé aux environs de 200 bateaux par an, ce qui correspond à 13% du trafic totale en 2001.

- un trafic de bateaux de plaisance en expansion :



La plaisance constitue la majeure partie du trafic fluvial à Montargis : elle atteint presque 80% du trafic total en 2001 ! Depuis 1997, elle enregistre une augmentation régulière d'environ 2% tous les ans.

2) Répartition des principaux équipements liés à la voie d'eau

Il faut se reporter à l'annexe *Canal du Loing et canal de Briare : répartition des ports, haltes et bases de location*.

II. INTENTIONS

« Le Pré Fousson » ne se prête pas à accueillir du bâti et cela, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, les contraintes techniques pour désenclaver le terrain sont très importantes (nécessité de réaliser un pont et d'apporter un volume conséquent de remblais). De plus, cet aménagement aurait un impact très néfaste sur le paysage local. A cela s'ajoute une politique de la Ville de Montargis défavorable à la modification du zonage au P.O.S. et donc à l'aménagement de nouvelles constructions sur ce terrain. Enfin, ce serait priver la collectivité d'un espace naturel de qualité.

Notre schéma d'intention dépassera légèrement le stade de l'aménagement du Pré Fousson et traitera également des terrains situés en rive droite.

Avec le déménagement probable de la coopérative agricole «CAPROGA », c'est un vaste espace d'environ huit hectares en plein cœur de l'agglomération qui va se libérer. Cela constitue une véritable opportunité pour Montargis et Châlette-sur-Loing. Ces deux communes pourraient mettre à profit ce site pour développer de nouveaux logements mieux adaptés à la demande.

A l'inverse du reste de l'agglomération où la voie d'eau constitue une limite naturelle entre les quartiers, le Canal doit être considéré ici comme l'élément central du projet.

Pour la suite, il est indispensable d'avoir sous les yeux les annexes relatives aux schémas d'intention (cf. annexes, p.71 et 72).

A. L'espace public

L'organisation de l'espace public est très importante. Elle va conditionner les relations entre les deux rives et donc la réussite du projet.

1) Le pôle voie d'eau

- un port de plaisance :

Aucun aménagement de ce genre n'est recensé sur le canal du Loing (cf. annexe *Canal du Loing et canal de Briare : répartition des ports, haltes et bases de location*). A partir de la Seine, il faut naviguer jusqu'à Rogny-les-sept-écluses pour rencontrer le premier port ; cela représente un voyage d'environ quatre jours (cf annexe *Temps de navigation sur les canaux du Centre*).

Cette situation traduit un manque et Montargis présente des dispositions intéressantes pour accueillir un port de plaisance : une position stratégique sur le canal de Briare, à mi-chemin entre Saint-Mammès et Rogny, et une offre de services importante.

De plus, la vocation d'un port de plaisance est d'accueillir des bateaux pour des étapes de plusieurs jours. Ainsi, on ne remet pas en question l'aménagement récent de la halte fluviale montargoise qui, comme son nom l'indique, est plutôt destinée au stationnement de courte durée.

Cet aménagement permet de tirer profit de la configuration locale du canal. En effet, le canal de Briare présente à cet endroit jusqu'à 60 m de largeur. Il n'est pas donc nécessaire de réaliser une gare d'eau supplémentaire pour abriter les bateaux, ce qui constitue une économie importante.

Cependant, un tel type d'aménagement nécessite des équipements accessoires indispensables tels qu'une capitainerie, un atelier de réparation et une rampe de mise à l'eau. Les bureaux de la capitainerie pourraient être installés dans l'actuel bâtiment du siège de la CAPROGA :

Non seulement ce port de plaisance aura un impact sur la voie d'eau, dans la mesure où l'on peut supposer une hausse de la fréquentation du canal, mais il entraînera surtout une valorisation de l'image de l'agglomération montargoise et des retombées économiques certaines résultant de l'augmentation de l'activité touristique aussi bien fluviale que terrestre.

- des locaux administratifs :

Depuis maintenant quelques années, il est prévu de déménager les locaux de la subdivision navigation de Montargis. Cet organe administratif devrait logiquement occuper une place privilégiée au sein du pôle voie d'eau. Or, il se trouve que V.N.F. possède localement un terrain d'une superficie intéressante supportant actuellement les installations d'une ancienne usine d'hydrocarbure. D'une architecture singulière, le bâtiment principal de l'usine pourrait être utilisé pour aménager les bureaux de la subdivision :

Le terrain attenant serait assez vaste pour accueillir les ateliers de la subdivision.

- un loueur de bateaux :

La présence d'un port de plaisance et d'une clientèle potentielle importante (proximité d'Orléans et de la région parisienne), la faible concurrence sur les canaux du Loing et de Briare (cf. annexe *Canal du Loing et canal de Briare : répartition des ports, haltes et bases de location*), tous ces éléments favorisent l'implantation d'un loueur de bateaux à Montargis. Celui-ci pourrait également profiter du vaste bâtiment du siège de la CAPROGA.

- un espace dévolu aux pêcheurs :

La pêche représente une activité importante sur le canal. Il est donc important de conserver un espace en bord de la voie d'eau réservé à la pratique de ce sport. Il convient de signaler que le Pré Fousson a déjà fait l'objet d'une demande d'occupation pour l'organisation d'un concours de pêche au niveau national.

2) Le parc paysager

L'étude menée par l'Office National des Forêts a montré les qualités de la végétation présente sur le site du Pré Fousson. Il est très rare de rencontrer une telle caractéristique au cœur des villes. Il y a donc tout intérêt à préserver et à valoriser cette composition naturelle. L'aménagement d'un parc paysager participerait pleinement à ces objectifs. De plus, l'enclave du terrain constituerait ici un réel avantage dans la mesure où elle favoriserait la tranquillité et la sécurité du parc.

Le parc, lieu de promenade privilégié des quartiers riverains, participerait ainsi au rapprochement des habitants des deux rives.

Enfin, la valorisation du paysage en rive gauche apporterait une certaine plus-value aux aménagements réalisés sur la rive droite.

3) Les voies de communication

- route :

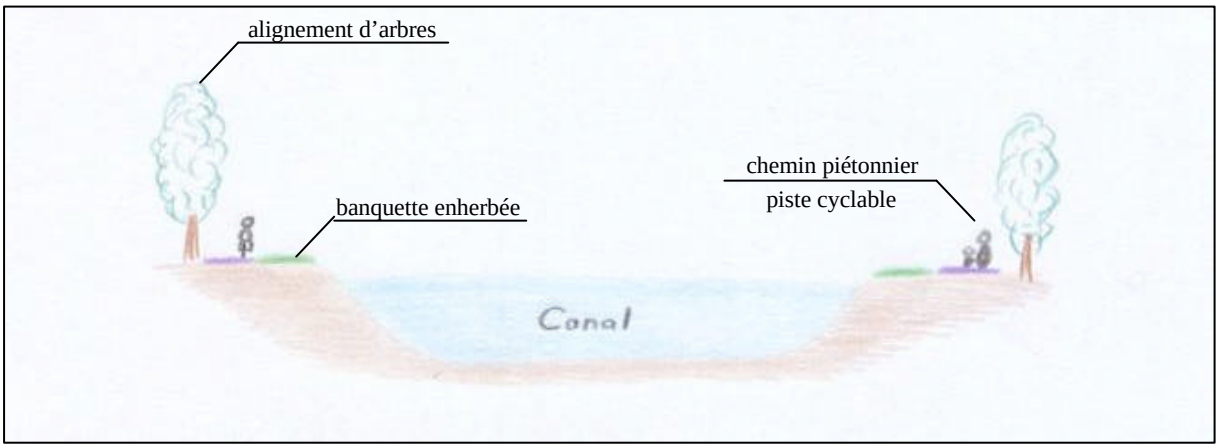
Le développement de la rive droite nécessite la réalisation d'infrastructures routières importantes capables de canaliser le flux de véhicules généré par les aménagements projetés.

Outre la desserte locale, ces aménagements routiers doivent aussi s'intégrer au maillage existant et participer au délestage des voies saturées du centre-ville.

- voies piétonnes :

L'accès au parc paysager nécessite la création de chemins piétonniers reliant la rive gauche et la rive droite. Il apparaît donc indispensable de réaliser une ou plusieurs passerelles enjambant le canal.

- berges / chemins de service :



- traitement des berges -

Nous savons depuis longtemps que la voirie sur berge constitue un obstacle entre l'homme et le cours d'eau. Il conviendrait donc ici d'interdire l'accès des berges aux véhicules et de réserver l'utilisation des chemins de halage et de contre-halage aux piétons et aux cycles. Toutefois, cet aménagement ne doit pas nuire au bon fonctionnement des services de l'Etat qui empruntent encore régulièrement ces chemins de service.

Plus que la perspective intéressante apportée par les alignements d'arbres, il s'agirait ici de reproduire le modèle de canal rencontré en rase campagne. Enfin, ces alignements seront un repère pour marquer la distinction entre le domaine public et le domaine privé.

B. Le logement

Montargis et Châlette-sur-Loing ont, pour des raisons différentes, besoin de restructurer leur parc de logements. En effet, les deux communes mènent actuellement une politique visant à faire diminuer leur taux de logements sociaux.

De plus, Montargis manque cruellement de grands logements et elle ne peut pas contenter les nombreuses demandes de la part de familles désirant s'installer dans la commune.

L'espace libéré par le prochain départ de l'enseigne « Point P » permettrait à Montargis de réaliser un lotissement. Celui-ci formerait un ensemble cohérent avec le lotissement existant rue Anatole France.

De même, la berge dégagée par le déménagement de la coopérative CAPROGA pourrait intéresser des investisseurs pour la réalisation et la commercialisation de résidences de standing.

C. Les activités

1) Culturelles

L'activité culturelle principale et régulière est représentée par le projet d'aménagement des cinémas.

Comme le suggère l'Office National des Forêts, il serait intéressant de réaliser un sentier botanique à des fins pédagogiques dans le parc paysager.

Haut lieu du tourisme fluvial, le site du port de plaisance pourrait accueillir des expositions ou des événements liés à la voie d'eau.

2) Touristiques

Outre le développement du tourisme fluvial, cette opération constitue un moyen de valoriser le tourisme au niveau de l'agglomération montargoise. L'installation de points d'informations touristiques sur les sites du port de plaisance et du parc paysager pourrait faire naître des initiatives de découverte des curiosités et des produits du Montargois.

3) Sportives

En dehors du parc paysager, le site du Pré Fousson conviendrait parfaitement comme support d'activités sportives. Par exemple, la partie bosselée pourrait être facilement convertie en piste de bicross, d'autant plus que cet équipement est inexistant au niveau de l'agglomération. De par la nature des usagers probables du parc, les activités familiales devraient également connaître un certain succès : l'aménagement de terrains de pétanque, de cours de tennis, etc… serait donc envisageable.

4) Commerciales

L'importante fréquentation du site cinémas / port de plaisance et l'arrivée de nouveaux habitants vont faire naître un besoin en matière de commerces de proximité. L'afflux de touristes va également profiter aux activités de l'hôtellerie et de la restauration. Ces dernières auraient tout intérêt à être implantées en bord du canal, elles disposeraient ainsi d'un cadre paysager agréable, ce qui représente un véritable atout commercial.

Cet ambitieux projet est malheureusement subordonné à la réalisation d'événements incertains (notamment le départ de la coopérative agricole CAPROGA), et nécessite de lourds investissements ainsi qu'une forte volonté politique.

L'A.M.E. (l'Agglomération Montargoise Et des rives du Loing), la nouvelle structure intercommunale mise en place récemment au sein de l'agglomération de Montargis, pourrait donc développer cette opération dans le cadre de ses nouvelles compétences en matière d'économie et d'aménagement du territoire.

CONCLUSION

Malgré la phase expérimentale de la méthodologie de l'inventaire du domaine confié à V.N.F. et les remarques formulées par les différents services ayant déjà réalisés leur recensement, ce chantier reste bridé par un manque de moyen aussi bien humain que matériel, mais également par une application informatique aux possibilités limitées.

Or, il suffirait de peu de chose pour dynamiser cette opération. La simple participation d'un chef de projet – stagiaire E.S.G.T, par exemple - chargé d'organiser, de répandre la méthodologie de l'inventaire puis de suivre le bon déroulement du chantier au sein de chaque subdivision permettrait de motiver davantage les services et surtout d'homogénéiser les données.

A terme, il serait intéressant de coupler la base de données provenant de l'inventaire avec un système d'informations géographiques couvrant le réseau national. En permettant une « lecture » aisée et globale du domaine confié à V.N.F., ce projet constituerait un véritable outil de valorisation du domaine public fluvial.

En matière d'aménagement, Voies Navigables de France est confronté à un triple problème. Tout d'abord, le souhait des collectivités locales d'utiliser le bord à voie d'eau suivant une logique le plus souvent terrestre, ne s'inscrit pas toujours dans la stratégie de l'établissement. Ensuite, lorsque ces aménagements ont un rapport avec la voie d'eau, ils présentent un caractère isolé du fait de l'absence d'une logique d'aménagement de réseau. Enfin, la multiplicité des normes en matière de droit de l'environnement et de l'urbanisme – P.L.U, S.C.O.T, schéma d'aménagement et de gestion des eaux, loi sur les paysages,… - restreint la marge de manœuvre sur le domaine confié.

Néanmoins, V.N.F. dispose de nombreux atouts. Il possède la maîtrise tout à la fois du domaine et des métiers appelés à s'exercer sur ou au bord de l'eau. De plus, le patrimoine confié comprend un grand nombre de sites d'une qualité exceptionnelle.

Mais, pour exploiter au mieux ces atouts, il conviendrait que l'établissement adopte une vision d'ensemble du domaine qui lui est confié. Pour cela, Voies Navigables de France doit se doter d'un schéma global d'aménagement des voies navigables. Ce travail est actuellement en cours de réalisation dans de nombreuses directions régionales de V.N.F.

BIBLIOGRAPHIE

- *Transport Fluvial 2000*, brochure éditée par Voies Navigables de France.

- *V.N.F. et la Gestion du DPF*, compte-rendu de la formation dispensée à l'E.N.T.E. de Valenciennes - décembre 1997.

- *Tarification des Occupations du Domaine Fluvial confié à V.N.F*, guide pratique publié par V.N.F. – mai 1997.

- *Le marché du tourisme fluvial en France : état des lieux*, par l'Observatoire National du Tourisme et V.N.F. – décembre 2001.

- *Droit Administratif des Biens* par Gustave PEISER, collection Mémentos - DALLOZ - 16ème édition 2000.

- *Recueil des textes de Voies Navigables de France*, par le département juridique de V.N.F. - juillet 1999.

- *Petit lexique des termes techniques de la voie d'eau*, par V.N.F. – mars 1999.
- *Petit lexique des termes juridiques, administratifs et financiers de la voie d'eau*, par V.N.F. – juin 2000.

- *Manuel de l'Inventaire du Domaine,* publié par V.N.F - février 2000.

- *Portrait de l'Aire Urbaine de Montargis,* collection Référentiel Territorial Urbain – INSEE, DRE Centre – mars 2002.

SITES WEB

http://www.vnf.fr

http://www.insee.fr

http://www.peniche.com

LEXIQUE

* Actions possessoires : (procédure civile), action tendant à protéger un fait juridique, la possession et même la détention paisible d'un immeuble. On distingue la complainte, la dénonciation de nouvel œuvre et la réintégrande.

* Aire urbaine de référence : aire urbaine virtuelle correspondant à la moyenne de 23 aires urbaines de référence de taille comparable et situées à une distance équivalente de Paris. Il s'agit des aires urbaines d'Alençon, d'Arras, d'Auxerre, de Beauvais, de Blois, de Bourges, de Cambrai, de Châlons-en-Champagne, de Charleville-Mézière, de Chartres, de Châteauroux, de Compiègne, de Creil, de Dreux, d'Elbeuf, d'Evreux, de Nevers, de Saint-Dizier, de Saint-Quentin, de Sens, de Soissons, de Vierzon, auxquelles celle de Montargis est agrégée.

* Ville-centre de référence : espace virtuel calculé comme la moyenne des 23 villes-centres de référence.

* Bief : (n.m.) portion de canal ou de rivière située entre deux ouvrages (barrages ou écluses).

* Boire : (n.m.) idem noue. Ces terrains servaient autrefois d'abreuvoir pour les animaux.

* Darse : (n.f.) bassin d'un port méditerranéen.

* Etiage : (n.m.) niveau des basses eaux.

* Nécessité absolue de service / Utilité de service : statut d'une maison située sur le domaine public fluvial et occupée en qualité de logement de service par un agent de l'Etat dans le cadre de ses fonctions.

* Noue : (n.f.) terrain périodiquement inondé situé en bord de la voie d'eau.