

# Fluviaconseil

(Janvier 2019)

## L'ACTUALITÉ ...

## ... À L'ARRACHE-PIÈCE

- Les certificats de navigation européens changent de nom. Ils ne s'appellent plus certificat communautaire mais "Certificat de l'Union". Ce n'est pas plus mal, ce "communautaire" sentait un peu le renfermé.



Vincent MELGOSO

- Petite satisfaction pour l'auteur du "Guide pour la navigation fluviale" (*ci-contre*). Il s'interrogeait en pages 7 – 8 sur le **dédain marqué aux marinières et équipages** transportant 12 passagers maximum dont l'activité était apparentée à du tourisme fluvial. Comme si ces travailleurs étaient des touristes ! Eh bien, le code des Transports vient d'être modifié et désormais, ces bateaux ne sont plus assimilés à des bateaux de plaisance. Ce sont des bateaux de commerce de transport de passagers..., comme les grands

- La **durée de validité des certificats de navigation** change et passe de 5 à 7 ans pour tous les bateaux. Sauf ceux de transport de passagers si leur certificat de navigation autorise plus de 12 passagers.

- Parce que personne, pas même un automate, ne veut se charger de la manœuvre des 3 malheureuses écluses qui relient le canal des Deux Mers au Lot par la Garonne, **la mythique rivière Lot** va se voir sortie du réseau européen des voies d'eau. Alors que, dans le même temps, des collectivités se saignent financièrement, pour ouvrir la rivière au tourisme fluvial mondial au plus près de sa source ! Certes, deux régions, trois départements, plusieurs dizaines de communes et plusieurs gestionnaires de voie d'eau impliqués regroupent assez de monde et de motifs, pour ne pas trouver le moindre intérêt commun.



Passage Garonne – Lot abandonné ...

- Qui sait que les voies d'eau de tous les pays d'Europe sont divisées en voies d'eau "nationales" et en voies d'eau "reliées au réseau européen" ? Le réseau européen est l'ensemble des voies connectées entre elles. Les eaux nationales non, car elles sont, soit prisonnières de leur bassin versant faute de canal pour s'en libérer (Adour, Charente, ...), soit enclavées par un barrage infranchissable en amont de leurs débouchés sur une voie européenne (Lot en amont de Fumel, Dordogne en amont de Bergerac, ...). Ou, enfin, ce sont des plans d'eau fermés (lacs de Biscarosse, de Lacanau, ...). Ces eaux nationales, qui peuvent échapper à la réglementation européenne, seront recensées par un arrêté ministériel à venir. Pour l'instant seuls les "marais de Brière et de Bourges" sont reconnus comme telles.

- La France a, désormais, sa zone 1 (zone de navigation à caractère maritime). Côté Sud-ouest, cette nouvelle zone permet aux bâtiments fluviaux de transporter leurs passagers jusqu'au port maritime de Royan. Cela rapprochera les touristes de Cognac.
- Ce n'est pas propre à la navigation mais le foisonnement des textes officiels est tel qu'on finit par s'y prendre les pieds. Un arrêté d'octobre 2018 interdit la navigation aux bateaux de plaisance en zone 1. Alors que le code des transports est modifié pour fixer les équipements de sécurité des bateaux de plaisance qui naviguent en zone 1 ... !?
- Avec la disparition en 2019 de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA), qui va représenter le transport fluvial devant les instances officielles ? Déjà que la CNBA ne représentait que les transporteurs de marchandises ! Alors que VNF annonce plus de dix millions de passagers transportés par voie d'eau, ces travailleurs du fluvial (chefs d'entreprise et équipages), si utiles à l'économie du pays, seraient-ils quantité négligeable ?
- Sachant que, sur le canal du Midi, les transporteurs fluviaux demandent une ouverture à la navigation la plus large possible qui, au final, est accordée jusqu'à 19 h 30 mn. Sachant que les éclusiers, qui reprennent leur service à 13 h, doivent prendre une pause de 20 mn au bout de 6 heures de travail continu. Sachant que le franchissement d'une écluse en 10 mn peut, parfois, s'avérer un "exploit sportif" ? Qui sera le plus nerveux en fin de journée : le responsable de bord ou l'éclusier ?



A bientôt, rendez-vous en février au prochain numéro (photo P. Gaudry)