

L'ACTUALITÉ

Dernière minute :
Naissance de l'UNION DES ENTREPRISES FLUVIALES
Si intéressé, contact@union-fluviale.fr

de juin 2019

... À L'ARRACHE-PIÈCE

- 1 ° Le bateau solaire “Kevin” ex “Soleil d’Oc” est de nouveau à flot. Bravo à son exploitante (*elles ne sont pas très nombreuses*) qui s’est débrouillée pour le sortir de son échouage causé par une entrée d’eau. Penser, désormais, à vérifier régulièrement le bon fonctionnement des pompes de cale.
- 2 ° Très intéressante [circulaire du 1^{er} ministre](#) du 5 juin 2019. Il y est question de “*simplifier le paysage administratif*”, “*rapprocher les institutions de nos concitoyens*”. Mais aussi “*des outils du passé que sont les circulaires de commentaires ou d’interprétation de la norme, inadaptés aux nécessités de notre époque marquées par la transparence et l’accès immédiat et partagé à l’information*”. Circulaire un peu longue (7 pages), elle vaut, quand même, le détour. En espérant que les agents publics chargés d’appliquer les règles en feront bon usage.



- 3 ° Entre tradition et modernité (*comme on dit*), le canal des Deux Mers s’enfonce dans le marasme. Les normes multiples, en évolution constante, répondent à nos exigences de confort et de sécurité. Mais, dans ce même temps, la protection du patrimoine pose des barrières autour de nos vestiges historiques. Pour un canal à la fois voie de circulation en service et symbole monumental de l’**histoire d’un pays**, c’est un drame. La voie de circulation et ses ouvrages doivent suivre les évolutions techniques et scientifiques. Mais le patrimoine doit être



“Pente d’eau” en friche !

Voie de circulation et site “remarquable”



conservé “dans son jus”, tout juste entretenu. Dès lors, même la piste cyclable du canal du Midi ne se “vend” plus paraît-il ! Comment avec tant d’élites (politiques, administratives, entrepreneuriales, ...) dans notre pays a t’on pu en arriver là ?



A droite, les arcades d’un monument historique. Au centre, une cale de radoub.

- 4 ° Avec pour seul horizon leur bateau et les berges de la voie d’eau, certains **transporteurs** s’interrogent, avec raison, sur l’utilité de s’organiser au plan national alors qu’ils n’auraient que des intérêts locaux à défendre. C’est oublier que l’eau qui les porte n’est pas d’origine locale et que c’est une ressource à partager. Que ne sont pas plus locaux : le niveau d’entretien qu’apporte le gestionnaire à la voie et à ses équipements ou encore le péage pour circuler sur le domaine ou la redevance pour l’occuper. Et pas davantage les normes que doivent respecter les bateaux pour avoir leurs certificats de navigation. Mais, toutes ces décisions sont bien ressenties au niveau local ..., là où on subit.

- **5 °** Remise du Lot dans le réseau des voies d'eau européennes. Merci à Mme la Présidente (*elles ne sont pas si nombreuses, non plus*) du conseil départemental 47. Mme **SOPHIE VORDERIE**, tout en remettant à VNF la clé des écluses antérieurement sous sa responsabilité, veut s'engager sur un partenariat pour la voie d'eau élargi au-delà du département et de VNF. Et ce partenariat semble possible avec des collectivités d'aussi bonne volonté. Le passage de la Baïse et du canal vers la Garonne et le Lot aurait pu s'ouvrir immédiatement, malheureusement, les prisonniers du Lot vont devoir attendre un an encore. C'est le délai nécessaire pour traiter la demande d'autorisation de retirer, traiter et déposer les alluvions qui bloquent une écluse et sont souillés par une pollution industrielle aux hydrocarbures.
- **6 °** Le 7 juin, lors de la [rencontre ARCAO](#) - CD 47 - VNF - DDT 47 pour mieux caler la remise en navigation de la Garonne, Fluviaconseil qui assiste (*techniquement et gracieusement*) ARCAO (*Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie*) a suggéré aux services spécialisés de signaler, sur la berge par des panneaux sur massif béton, les points dangereux du chenal. Cela remplacerait le balisage par bouées flottantes qui, emportées par le courant, vont traîner dans les eaux voisines ... Et, à propos de signalisation et à l'attention des gestionnaires de voie d'eau, elle doit être mise en conformité au règlement de police de la navigation intérieure, au plus tard le 1^{er} septembre 2019.



Balisés attendent propriétaire



Élagueurs bénévoles, outils en main

- **7 °** De plus en plus, usagers, consommateurs, ... sont sollicités pour participer (*gratuitement, bien sûr*) à des activités, non de consommation, mais de production. Comme de trier nos déchets avant mise à la poubelle. C'est, maintenant, au fonctionnement des services publics auxquels il va falloir participer. Par exemple pour **immatriculer un bateau "en ligne"**. Mais, bientôt, à la pelle ou la pioche aussi : à Marcellus (47) des riverains du canal inondés par un ruisseau passant sous ce canal sont prêts à déboucher le siphon de l'aqueduc bouché à 80 %.

- **8 °** Il existe, semble t'il, une **tolérance** "autorisant" un bateau de transport de 12 passagers maximum à naviguer avec le seul conducteur à bord. Attention à l'usage de cette "tolérance" qui est raisonnable, certes, car elle diminue le coût du transport et permet à une entreprise de vivre. Mais, si un accident arrive et entraîne une réparation de préjudice importante, le code des transports est très clair : l'équipage d'un bateau de commerce (*passagers ou marchandises*) doit comprendre au moins un membre d'équipage de pont, autre que le conducteur. S'il est possible de conduire un bateau de commerce avec son seul conducteur, cette possibilité doit être prévue par le RPP. Sinon ce sont des arrêtés réglementaires à venir qui fixeront les dérogations possibles.
- **9 ° ES-TRIN** (*ou standard européen des règles techniques pour la navigation intérieure - suite*). La définition d'une centaine de termes introduit ce standard à l'article 1.01. Ainsi se trouvent précisés, par exemple, ce que sont un chaland ou une barge tous deux, "*bateaux de transport de marchandises non motorisés ou seulement pour de petits déplacements*". Mais le chaland est construit pour être remorqué tandis que la barge est construite ou spécialement aménagée pour être poussée. Un bateau de transport de marchandises n'est défini que par défaut, c'est un "*automoteur ordinaire*" alors qu'un bateau à passagers l'est de façon détaillée (à cabine, d'excursions journalière, à voile, ...). Comme toujours, certaines définitions sont pleines de subtilité. Par exemple, un bateau de transport "**construit et aménagé**" pour transporter 12 passagers maximum n'est pas visé par ce règlement ..., sauf, s'il mesure plus de 20 m ou déplace plus de 100 m³ d'eau. D'où la question : que retenir pour l'application du règlement : le nombre de passagers ou le gabarit ?
- **10 ° Débat** : L'autorisation de la ville de Marseillan de construire 63 logements aux Onglous (*débouché du canal du Midi sur l'étang de Thau*) provoque l'irritation de l'école de voile "Glénans".