


L'ACTUALITÉ ...

de juillet 2019

... À L'ARRACHE-PIÈCE

- **1 °** C'est, donc, la ministre des transports qui passe à la transition écologique et solidaire... **E. BORNE** sera, certainement, plus à l'aise que son prédécesseur dans ce ministère composé, principalement, de hauts fonctionnaires formés à la même école qu'elle (Ponts et Chaussées). Elle n'est pas ministre d'État ..., est-ce parce qu'elle est femme ou qu'elle n'a pas de mandat électif ? Ministre réputée sérieuse, nul doute qu'elle n'oubliera pas la [demande](#) du 8 juillet 2019 de l'Union des Entreprises Fluviales (contact@union-fluviale.fr) qui souhaite avoir un interlocuteur au sein de son équipe. Équipe en remaniement suite au départ de trois de ses huit collaborateurs directs.
 - **2 °** Et à propos de demande, les députés **L. SAINT-PAUL** (Maine-&-Loire – 4e circonscription) et **J-F PORTARIEU** (Hte-Garonne – 5e circonscription) ont, eux aussi, questionné le ministère des transports. Laëtitia Saint-Paul, la première, [le 26 mars 2019](#) à propos de l'affectation de la “cagnotte” de la CNBA (4.5 millions d'€) qu'il ne serait pas juste d'utiliser à d'autres fins que le transport fluvial ; le deuxième, [le 16 avril 2019](#) sur l'absence de consultation des transporteurs de passagers de l'ouest et du sud du pays dans la réforme de la profession envisagée par le gouvernement. Sans oublier la sénatrice **L. HARRIBEY** qui n'obtient pas le rapport Philizot fait sur cette réforme.
 - **3 °** Incident à l'écluse automatisée de Bayard (canal du Midi – Toulouse) où une vidange d'écluse a commencé avant que le bateau soit complètement positionné et amarré. Et le pire : l'interrupteur “**arrêt d'urgence**” n'aurait pas fonctionné. Heureusement, aucun dommage corporel, seulement de la “carrosserie” toujours coûteuse à réparer. Le propriétaire du bâtiment a déposé plainte pour mise en danger de la vie d'autrui. Reste un sentiment d'insécurité sur le fonctionnement et le professionnalisme de VNF, au moins à cette écluse qui a connu un problème similaire en 2015. Problème qui, déjà à l'époque, avait entraîné une demande d'explications toujours sans réponse à ce jour.
- 
- Quand une péniche heurte une porte d'écluse
- **4 °** **Les radars**, indicateurs de vitesse de rotation et systèmes d'identification automatique (AIS) ne peuvent être mis en service qu'après installation par des sociétés habilitées qui rédigent une attestation. Puis délivrance d'un agrément par d'autres organismes après essais faits et réussis.
 - **5 °** **ES-TRIN** (ou *standard européen des règles techniques pour la navigation intérieure - suite*). La quantité de règles que ce document laisse à l'appréciation de l'autorité est très importante ce qui ouvre la porte au dialogue pour autant que les interlocuteurs intéressés y soient disposés. Un document d'inspiration byzantine ... Prenons le cas de l'établissement flottant qui n'étant pas soumis au règlement de l'Union ne devrait pas y figurer, d'ailleurs aucune obligation technique ne s'y trouve. Il y est, pourtant, défini comme une “*installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bain, dock, embarcadère, hangar pour bateaux*”. Un bateau logement à l'arrêt plus de 11 mois de l'année puisqu'il loge son occupant et qui se déplace 15 jours par an et

encore pas tous les ans est-il, dans ce cas, en déplacement normal ou anormal ? La question n'est pas neutre car en filigrane, c'est un certificat de navigation ou d'établissement flottant qu'il faut obtenir. Et le coût n'est pas le même pour l'un ou pour l'autre.



- **6 °** Ces bouées signalent des **vestiges d'une pile de pont**, point dangereux de la voie en raison de la réduction de la hauteur d'eau à cet endroit. Mais d'après le règlement de police de la navigation, cette signalisation ne sera plus réglementaire au 1^{er} septembre de cette année et il faudra la modifier. Pourquoi, à cette occasion, ne pas décider d'un chenal et le signaler ? Avec de l'imagination en plus, cela pourra être moins coûteux, plus pratique et, conforme au règlement.

- **7 °** Avec l'arrivée de la saison estivale et la profusion de **manifestations sur l'eau** risquant d'entraver la navigation, il peut être utile de rappeler que les autorisations d'interrompre la navigation sont réglementées avec précision. Et qu'une reprise de la navigation de commerce peut être prévue après une interruption consécutive de deux heures.



Contrôle de gendarmerie aléatoire

- **8 °** Le contrôle de conformité d'un bateau n'est pas chose simple et, récemment, les forces de police qui s'y collaient en ont eu la preuve. Pour la périodicité de **contrôle des extincteurs**, la maréchaussée affirmait que c'était le fabricant qui la fixait alors que le chef de bord disait que les textes y obligeaient tous les deux ans. Le malentendu venait de ce que les forces de police contrôlaient un bateau de commerce (transport de 12 passagers) sur la base des normes techniques des bateaux de plaisance où, c'est vrai, la périodicité du contrôle est fixée par le fabricant. Mais le bateau avait un certificat de l'Union (ex-communautaire) obligatoire car il mesurait plus de 20 m de long et déplaçait plus de 100 m³, c'est, donc, le chef de bord qui avait raison. Que les gendarmes ne se découragent pas, les contrôles en navigation sont nécessaires pour éviter la création de zones de non-droit. Exercés avec tact et mesure, la grande majorité des professionnels s'en accomode. Et dans tous les cas, Fluviaconseil peut apporter ses modestes lumières.

- **9 ° Pas sympa, le conducteur de ce pousseur avec sa barge.** Et risqué, compte tenu de la contravention de 3^e classe encourue (450 €). Et si ç'avait été un bateau à passagers, la sanction était de 4^e classe (750 €). Les contraventions ce n'est pas comme à la SNCF, la première classe n'est pas la plus chère.

On retiendra les bonnes intentions de départ du conducteur : le stationnement irrégulier est en bout de zone, ça réduit la gêne sur ce linéaire réservé aux professionnels privés.



- **10 °** Le **“Guide pour la navigation fluviale”** a été mis à jour des dernières modifications réglementaires. Pour ceux qui désirent actualiser leur ouvrage, les 14 feuilles au format A5 de l'ouvrage ont été rassemblées sur 7 feuilles au format A4 et correctement paginées cette fois. Pour les télécharger, clic [“ici”](#)