



## *Fluviactualités de*

**JUIN 2020**

*... à L'ARRACHE-PIÈCE*

- **1<sup>o</sup>** Pourquoi le transport fluvial – de passagers en particulier – est-il traité en moyen de transport marginal ? Par exemple, lorsque sont rangés dans la catégorie professionnelle “tourisme ou plaisance”, les transporteurs fluviaux de passagers. Ce moyen de transport a sa place dans des grands centres urbains. La preuve ? Les lignes régulières de transport public à Bayonne, Bordeaux, Nantes, Lyon, Paris ... Sans compter, lors de grands événements sportifs ou festifs, la suppléance qu'assure le transport fluvial aux autres modes de transport. Depuis plus de 30 ans, l'Europe régleme, par le biais de plusieurs directives, le transport par chemin de fer, par route **et par voie navigable**, y compris dans l'accomplissement d'un service public. Une directive précise, d'ailleurs, que *"les autorités compétentes doivent pouvoir choisir librement leur opérateur de services publics, en tenant compte des intérêts des petites et moyennes entreprises,"* Hélas, cette directive ne vaut que pour la route et le rail.

Navette urbaine à l'embarquement
- **2<sup>o</sup>** Il est certain que le culte du grand, du gros, du pharaonique qui imbibe nos **mentalités consuméristes** dessert les petites entreprises ou artisans, opérateurs majoritaires du transport fluvial. Les croisières dont on parle se font sur des paquebots jaugeant plusieurs milliers de tonnes ou coûtent des milliers d'euros lorsqu'elles se font sur des unités plus modestes. Les projets de canaux "à grand gabarit" se chiffrent en milliards ... Pourtant les classes découvertes pour les écoliers, les séjours des colonies de vacances, les petits bateaux à passagers sont des composantes importantes du transport fluvial. Et n'entraînent pas de grandes concentrations de personnes dont le récent épisode sanitaire a mis en évidence les risques. Risques qu'évoquait déjà Fluviaconseil ([octobre 2019](#) – brève n° 9) quelques semaines avant la découverte des premiers cas d'infection au coronavirus ...

Ici, sept modestes "toues" de Loire mais 6 000 passagers par an.
- **3<sup>o</sup>** Et si l'effacement des transporteurs fluviaux du discours officiel sur la mobilité était l'indice de la **rivalité entre transports routier et fluvial** ? Car pour consacrer davantage de moyens au transport fluvial, sans augmentation d'impôts, il faut les prendre au secteur routier ; or qui se souvient du sort de l'éco-taxe (ou taxe poids lourds). Mais il y a pire sur les misères faites aux transporteurs fluviaux.
- **4<sup>o</sup>** Le péage facturé aux transporteurs privés de passagers, alors que la réglementation ne l'exige que pour les transporteurs publics, est symbolique. Tout autant que l'obligation de mise en concurrence des transporteurs français en arrêt momentané, contraints de demander des autorisations d'occuper le domaine public, que l'Europe estime ne pas devoir s'appliquer aux services de transport. Le confinement a, aussi, été l'occasion d'autres iniquités telle l'interdiction imposée par une autorité locale de reprise du service des bateaux d'excursion journalière, au motif de l'interdiction nationale des activités de plage et de plaisance. Ou encore, cette organisation professionnelle "**bien placée**" qui annonce l'interdiction de circuler faite aux péniches hôtels la veille du jour où le Journal Officiel les y autorise (sous conditions). Et l'annulation, envisagée dans le projet de loi de finances, de la redevance pour les occupants du domaine public qui ignore les inégalités de situation. Calculée pour 3 ou 4 mois (selon les cas), cette annulation ignore que

certaines voies, telle la Seine, sont ouvertes à la navigation toute l'année quand d'autres ne le sont que 7 à 8 mois. Mais, dans les deux cas, l'occupation est facturée toute l'année. Était-ce si difficile de rapporter la durée de l'exonération à la durée d'ouverture à la navigation ? Le "geste" fiscal n'a pas la même portée dans un cas comme dans l'autre.

- 5 ° Félicitations à **JEAN ABELE**, personnage courtois, nommé secrétaire général de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France), établissement public de l'État. Pourvu qu'il se souvienne d'avoir été directeur territorial de la délégation Sud-ouest de VNF et qu'il ait gardé en mémoire la situation faite aux canaux à "petit gabarit"....

- 6 ° Initiative intéressante de VNF qui élabore une stratégie immobilière pour redonner une nouvelle vie à ses locaux vacants (maisons éclésiastiques, locaux techniques, ....). D'autant que l'établissement confie cette mission à un organisme extérieur : **LA SCET** (Services Conseil Expertises Territoires) qui va questionner des utilisateurs du domaine public fluvial pour "prendre la température". Un échantillon de ceux-ci sera interviewé pour dégager, de leurs témoignages, les pistes qui feraient renaître ce joyau du patrimoine national (et mondial de l'humanité), en conjuguant l'immobilier et la navigation. Espérons que la démarche aboutisse mieux que celle qui a recensé le domaine public fluvial. Entamée voici plusieurs années déjà, elle est sans résultat notable à ce jour. Question vitale : qui va fédérer les initiatives à venir pour en assurer la cohérence ?



- 7 ° Les normes techniques européennes que doivent respecter les bateaux sont si contraignantes pour des bateaux anciens, construits pour durer (certains approchent, voire dépassent, le siècle d'existence), qu'elles nécessitent des dérogations. Mais sur quelles bases objectives déroger ? Un [arrêté du 13 mars 2020](#), dit "du danger manifeste", vient de le préciser. Bien qu'un peu long – il traite tous les articles de **L'ES-TRIN** (250 environ) – sa lecture vaut le détour (équipements fixes d'extinction d'incendie, évacuation des eaux usées, ... etc). Mais rendre objective une situation, pour savoir si une dérogation est possible, n'exclut pas le risque d'erreur d'appréciation. Fluviaconseil fera un petit point à ce propos, un de ces jours.

- 8 ° Voici un exemple récent d'erreur d'appréciation par un établissement public d'une règle lui interdisant de **subventionner des voyages** sans lien avec son objet. Après en avoir financé un qu'elle avait considéré comme un voyage d'étude, cet établissement s'est vu condamné pour avoir, en fait, subventionné un voyage d'agrément au bénéfice, notamment, d'une association locale. Là se trouve un des risques pointés par Fluviaconseil sur la concentration (du pouvoir) et la proximité (des décideurs). Heureusement l'État veillait.

- 9 ° Les entreprises de navigation intérieure, souvent de petite taille, vont "laisser du personnel sur le quai". Peut-être même certaines y resteront-elles aussi. La perte totale des revenus qui va durer beaucoup plus que l'état d'urgence n'est pas compensée par la diminution des dépenses. Et la saison perdue ne se retrouvera jamais. Dans la jungle de la concurrence pour la survie économique qui va suivre, il faut saluer l'initiative de 3 professionnels – 2 transporteurs de passagers et 1 loueur – organisant, à leurs frais, le 6 juin, une journée "portes ouvertes" pour la reprise de la navigation. Et y invitant des élus locaux pour qu'ils découvrent leurs métiers et la voie d'eau. Ces thèmes, hors leur côté folklorique, sont peu connus et sources de méfiance de la part des décideurs publics. **L'UNION DES ENTREPRISES FLUVIALES**, pour sa part, met bientôt, sur son [site](#), un annuaire en cours de constitution des "pros" sérieux.



- 10 ° Ces deux murs qui encadrent un accès d'écluse sont classés monuments historiques ! Et patrimoine de l'UNESCO ! Dans la propre ville qui a vu naître le concepteur et constructeur de la voie d'eau. Les graffitis ne sont que la partie visible de l'irrespect marqué au monument ; l'architecture autant que les matériaux de la passerelle comme des murs en témoignent aussi. Voyez la différence d'environnement avec la photo illustrant la brève n° 1.



\* \* \*

Merci aux différents contributeurs qui ont aidé (photos, informations, ...) à la réalisation de ce numéro.  
Une remarque, une information, une suggestion ! [naviguervers@fluviaconseil.fr](mailto:naviguervers@fluviaconseil.fr)