

Fluviactualités d' ...

OCTOBRE 2020

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1^o** Une **zone fluvio-maritime** (ZFM) est celle où un fleuve débouche sur la mer. Un décret en délimite, pour chaque fleuve, les deux extrémités : celui où commence la mer, interdite aux bateaux, et celui, interdit aux navires, où commence le fluvial (généralement un pont à cause de la hauteur des mâts puis de la hauteur d'eau insuffisante). Interdictions relatives car, sous certaines conditions, les navires peuvent remonter le fleuve comme les bateaux, aller en mer. Voici un exemple de condition : les bateaux doivent "transmettre le calendrier prévisionnel annuel des croisières mentionnant les horaires précis de navigation envisagés" Mais, au jour prévu, "l'état réel des conditions météorologiques et de mer" peut empêcher la sortie. Ce qui questionne sur l'utilité de présenter, un an à l'avance un calendrier ! Or, ces zones autorisant la navigation maritime aux unités fluviales ne sont qu'au nombre de sept pour les quatre grands fleuves du pays. Alors que les ZFM sont plus d'une centaine; Et là pourraient se croiser marins et mariniers pour la plus grande prospérité du pays puisque c'est là que s'échangeraient les passagers et les biens qui pourraient être transportés du fleuve vers la mer et l'inverse. Est-ce que la complexité, voire l'irréalisme de la réglementation ne serait pas une déperdition regrettable des ressources de notre pays ?



- **2^o** **Coïncidence ?** Quelques jours après la diffusion d'un [diaporama](#) signalant des situations anormales sur un canal, la planche cassée (et dangereuse) pour l'utilisation d'un ouvrage a été remplacée. On espère que le collectif de collectifs, auteur du diaporama, aura remercié de cette attention. Pour sa part, Fluviaconseil salue et félicite, en tout premier lieu, les agents qui ont fait le travail. Et, plus globalement, la chaîne de décision – courte ou longue – qui s'est mobilisée pour cette modeste (mais essentielle pour la sécurité) réparation ...



- **3^o** Prenons une écluse empêchée de fonctionner par des sédiments pollués (aux hydrocarbures, drogue dangereuse mais licite dont nos sociétés abusent sans vergogne). L'écluse qui connecte un fleuve, deux rivières et un canal, tous européens, a cessé de fonctionner, fin 2017. La procédure pour enlever et dépolluer les sédiments impose l'intervention de deux services publics. Chacun d'eux travaillant à son rythme ; pour l'instant, ça dure depuis plus de deux ans. Maintenant prenons, dans un rayon de 40 km de voies d'eau autour de cette écluse, les centaines de plaisanciers privés, la petite dizaine de bateaux de commerce et les quatre bases de location (au moins), utilisateurs potentiels de l'écluse. **Questions** : Quels empêchements sont prévisibles pour que l'écluse ne fonctionne toujours pas une fois l'autorisation obtenue d'enlever les sédiments ? Combien de temps mettront les services publics à faire disparaître toute navigation et toute activité fluviale dans ce secteur ? Combien de fonctionnaires vont remplacer les emplois privés détruits ...?



Florence BÉZY
présidente de l'UEF

- **4^o** Passation de pouvoirs à **L'UNION DES ENTREPRISES FLUVIALES** qui a élu à sa présidence, Florence BÉZY responsable d'un centre de formation à la navigation. L'ancien président, après avoir doté l'organisation de la capacité juridique, en devient conseiller technique. Rappelons que l'UEF à vocation à réunir non seulement des transporteurs fluviaux dont le nombre à l'échelle du pays est plutôt réduit mais, aussi, des professionnels du fluvial (travaux publics, équipementiers, assureurs, ...) Y compris, les entreprises ayant leur siège dans des établissements flottants et bateaux stationnaires qui ne se déplacent pas.



Dans le Gers, la rivière Baïse et le port de Condom.

- **5 °** Félicitations à la collectivité territoriale "**COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA TENAREZE**". En un geste élégant, elle a exonéré de droit de port, le marinier du "d'Artagnan" rendant, ainsi, l'année virale 2020 moins difficile. Et dommage qu'elle ne puisse pas intervenir dans l'affaire de l'écluse ci-dessus (brève n°3). Élus de tous les pays, faites comme les travailleurs, unissez-vous

- **6 °** VNF Sud-ouest a mis au musée la pente d'eau de Montech sur le **CANAL DE GARONNE**. Le transport de marchandises entre Toulouse et Bordeaux se trouve, désormais, limité à 250 tonnes maximum (10 poids-lourds environ). C'est regrettable mais cohérent. Car l'avis de la direction générale de VNF est que seules les unités qui dépassent 1 000 tonnes sont compétitives face aux autres modes de transport ; une fois pris en compte tous les coûts, y compris environnemental. Pourtant, VNF Sud-ouest s'inscrit dans le soutien d'une commune riveraine du canal de Garonne qui veut relancer le transport de fret ... !!? Les motrices de Montech doivent en frémir sur leur pente.
- **7 °** La Fluviaactualités de septembre (brève n° 8) a suscité des commentaires sur la distance qui semble se creuser entre le **monde des bureaux** (des normes et de l'autorité) et **celui du terrain** (du travail et de la production de richesses). Par exemple, lorsque le monde des bureaux, s'érigeant en défenseur du patrimoine, s'oppose à des travaux sur la voie d'eau ou ses abords. Telle que la création d'aires de virement, améliorant le service des transporteurs de passagers qui conduirait à aggraver le tourisme, dit "de masse". Ou l'installation d'abribus supposée dénaturer l'environnement d'un canal tricentenaire. Si ce sont là les seuls remèdes du monde des bureaux contre l'augmentation continue de la population, la mégapolisation des villes, la généralisation de la production en série et le recours massif aux automatismes et aux algorithmes ..., on peut se faire du souci. Surtout les personnes attendant le bus un jour de pluie.
- **8 °** La **financiarisation du domaine public fluvial** par VNF, bien que dure à avaler par les transporteurs professionnels de vieille souche habitués avant les années 90 à un domaine public libre et gratuit, pourrait se faire avec mesure et lucidité. Faire payer **un péage** aux transporteurs pour circuler lorsqu'ils travaillent puis **une redevance** pour occuper le domaine public lorsqu'ils ne travaillent pas est de bon sens. Sauf qu'il est demandé aux mariniers de payer quand ils circulent et travaillent et de continuer à payer, dans le même temps, la redevance pour une occupation sans objet puisqu'ils travaillent et circulent. Sans parler des réserves sur l'injustice de ces coûts qui ne pèsent pas sur le transport routier ou des tarifs sans lien avec les chiffres d'affaire, ...
- **9 °** Vous qui êtes en service sur un bateau de commerce, aussi modeste soit-il, n'oubliez pas de remplir votre **livret de service / de formation** et de le faire valider annuellement à l'échéance de la date où il aura été établi. Et surtout, vu l'allongement des délais pour passer les épreuves pratiques, assurez-vous qu'entre le jour où vous serez inscrit pour l'épreuve théorique et la date de l'épreuve pratique, le nombre de jours de navigation obligatoires pour attester l'expérience professionnelle que vous aurez fait en plus n'aura pas atteint le seuil supérieur pour passer le certificat de capacité pour une catégorie supérieure.



Saturation au port ...

- **10 °** L'incivisme est partout. Tout comme les voitures qui se garent aux arrêts de bus, des bateaux de plaisance stationnent aux embarcadères réservés aux bateaux à passagers. Raison pour laquelle ces charmants bambins chargés de leurs bagages sont obligés de débarquer en passant par un autre bateau. Que les parents se rassurent, l'équipage est tout à fait compétent pour diriger la manœuvre. Mais au-delà de l'incivisme et du risque qu'il fait naître, les gestionnaires de voie d'eau et de port constateront que le transport de passagers n'est ni "tourisme fluvial", ni "activité nautique". Et qu'il exige beaucoup plus que de savoir conduire un bateau. Et ce n'est pas parce que c'est du **transport privé de public** que c'est plus facile. Certes, le **transport public** (de passagers ou de marchandises) exige une qualification supplémentaire (cf Fluviaactualités de septembre – brève n° 5). Mais cela concerne moins le responsable de bord et davantage le dirigeant de l'entreprise de transport. C'est une autre histoire ...

... amarrage bord à bord



* * *

Merci aux différents contributeurs qui ont aidé (photos, informations, ...) à la réalisation de ce numéro
Vous souhaitez communiquer une information, faire un commentaire, poser une question :

naviguervers@fluviaconseil.fr