

Fluviactualités de

JANVIER 2021

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- 1^o Une règle bien faite doit être précise et pour cela, l'utilisation de limites chiffrées en temps (*jours, mois ...*), distance (*mètres, kilomètres ...*), poids (*kg, tonne ...*) ... etc, facilite sa compréhension et son application. Les chiffres indiquent, rapidement, si l'on est dans ou hors du champ d'application. Mais parfois, – horreur ! – la règle est à interpréter ; vous voilà dans les filets de l'autorité. Ainsi, que veut dire qu'une navigation "*est considérée comme maritime*" (article L5000-1 du code des transports) alors qu'elle est sur le domaine public fluvial ? Ou encore qu'un établissement flottant est une "*construction qui n'est pas normalement destinée à être déplacée*" (article L4000-3 du même code) lorsque son déplacement est impossible (voir ci-contre) ? Les rédacteurs de ces règles savent-ils que derrière leurs approximations, il y a des entreprises et des collectivités et qu'elles peuvent être (et même sont) en difficulté ? Le contrôle technique avec mise à sec de l'établissement flottant en photo, coûte des dizaines de milliers d'euros, tous les dix ans. Cela peut-il encourager à investir sur ces équipements et à développer le transport fluvial ? D'autant que ce coût se répercute sur les transporteurs fluviaux s'amarrant ou stationnant sur l'équipement. Si un abribus en s'appelant **mobilier urbain** échappe à l'obligation de permis de construire ne pourrait-on appeler ces constructions, **infrastructure fluviale** ?



Établissement flottant ? Ou infrastructure de navigation ?

- 2^o Tiens à propos de rédaction approximative, voyons la loi du 7 décembre 2020 à l'intitulé bien sympathique "*d'accélération et de simplification de l'action publique*". Elle comptait, au départ, 149 articles, le **Conseil Constitutionnel** en a censuré 26, soit plus de 17 %. Juste pour dire (ou médire) : que penser d'un producteur dont 17 % de la production est rejetée ?
- 3^o Depuis le 18 janvier 2018, une directive européenne exige des **certificats "de l'Union"** attestant la qualification des **membres d'équipage**. Certificats au nombre de six – autant que de membres d'équipage différents – de l' "homme de pont" au "conducteur" plus trois catégories de "matelot" (léger, matelot et maître-matelot) et le "timonier". Plus deux autres fonctions, exercées par des experts, pour les navigations avec passagers ou la propulsion au gaz naturel liquéfié (GNL). Enfin, les conducteurs devront demander une autorisation spécifique dans cinq cas particuliers de navigation (voie à caractère maritime, tronçon présentant des risques spécifiques, radar, propulsion au GNL et gros convois). Tout membre d'équipage de pont devra passer auprès d'un médecin agréé pour obtenir un certificat d'aptitude médicale conditionnant la délivrance du certificat de l'Union ; celui-ci sera à durée limitée. La transposition de la directive par les États membres est à faire, au plus tard, le 17 janvier 2022.
- 4^o Danger pour le **CANAL DU RHONE A SETE**. Va-t-il connaître le sort de certains canaux de l'Est (voir brève n° 8) malgré ses multiples potentialités ? Cette voie qui fait partie du réseau européen des voies navigables dessert le port fluvio-maritime de Sète. Pour les voyageurs et marchandises de la Méditerranée, ce port est un pivot vers plusieurs ports intérieurs. Il est, aussi, dans une zone littorale donc favorable au tourisme fluvial (transport de passagers et plaisance). Mais l'évolution économique qui influe sur l'état de la planète (réchauffement du climat, concentration de population, robotisations, pollutions, ...) semble le condamner à se diluer entre la mer et les étangs de l'Hérault à l'horizon 2050^(*). D'où la consultation de la société civile à l'occasion du prochain contrat de plan État – région (CPER) pour choisir entre cinq scénarios

rios de travaux possibles. Ils se déclinent entre deux extrêmes qui sont, d'un côté, le passage au grand gabarit de 2 500 tonnes pour 225 millions d'€, de l'autre le retour progressif du canal aux étangs pour un coût de 10 millions d'€, en entretien essentiellement. Comme la garantie de fonctionnement est hasardeuse après 2050, les parents des bébés d'aujourd'hui connaissent-ils leurs responsabilités sur cette question ?

(*) Lire l'excellent [rapport du CGEDD](#) par Marie DEKETELAERE-HANNA et Marc SANDRIN.

- 5 ° Alors que VNF annonce de nouveaux tarifs de péage pour les ci-devants "**plaisanciers professionnels**" (selon les termes de l'établissement) et continue de pratiquer la mise en concurrence des demandes d'autorisation d'occuper le DPF qui augmente les tarifs, les pêcheurs professionnels, quant à eux, viennent d'obtenir la délivrance gratuite de cette autorisation. Mesure votée par les parlementaires (députés et sénateurs) dans la loi de finances pour 2021. On s'étonnera qu'aucun parlementaire n'ait proposé la même mesure pour les transporteurs fluviaux. Mais, autant pour des pêcheurs, c'était publiquement défendable, autant pour des plaisanciers, à fortiori professionnels, c'était difficile. La communication, ça n'est pas neutre.
- 6 ° Les **AMIS DES RIVIERES ET CANAUX D'AQUITAINE ET D'OCCITANIE (ARCAO)** ont tenu leur assemblée générale (en mode Covid) et renouvelé, à la mi-décembre, l'équipe dirigeante. G. Valentin, le président historique, démissionne sans retour possible pour raisons de santé mais continuera à faire bénéficier l'association de son expérience. L'ancien vice-président – François DAVID – assure la permanence du pouvoir en prenant la relève.
- 7 ° L'Union des Entreprises Fluviales qui a changé de président lors de son AG d'octobre 2019 change, aussi, de nom pour s'appeler **UNION DES ARMATEURS DU GRAND OUEST**. Que voilà un monde – celui du transport fluvial (de voyageurs) – en pleine mutation. En témoigne la diversité de termes qui désignent leur profession de transporteur : bateliers, mariniers, armateurs, plaisanciers pro, ... Entre un passé de la batellerie artisanale, orienté marchandises, et des entreprises d'aujourd'hui investissant dans la promotion du patrimoine fluvial, la continuité n'est pas évidente. Pourtant, une profession qui transporte plus de 11 millions de voyageurs dont plus de la moitié vient de l'étranger nous apporter leur "pouvoir d'achat", mériterait, semble-t-il, un peu plus d'attention des pouvoirs publics. En organisant la filière, par exemple.
- 8 ° Extraits (brut sans rien modifier) de la **complainte d'un transporteur** de passagers néerlandais, donc européen, qui fait connaître son sentiment lors d'un échange avec des transporteurs français : *Naviguer de Belgique et des Pays-Bas vers la France est presque impossible - Canaux fermés et infrastructures cassées - Passages du canal des Ardennes ou par la Sambre fermés - la route sur la Meuse et tout le reste, plein de plantes aquatiques - en été presque pas d'eau - Les possibilités d'amarrage se détériorent - Le tarif pour les petits navires jusqu'à un maximum de 10 passagers est trop élevé - il est facturé par M² et non par passager - Les opportunités de construction sont privatisées avec des paiements supplémentaires - Les employés de bureau sont arrogants. si vous n'êtes pas français, vous ne serez pas pris au sérieux. et se cacher derrière des règles - et il termine en recommandant à notre pays "Économise encore beaucoup de revenus touristiques". Mais là, on sent l'ironie (amère ?) !*



François DAVID

- 9 ° Certains occupants du DPF n'aident pas, non plus, le gestionnaire dans son travail. Exemple, ce bric-à-brac sur la berge auquel ne manque même pas l'amarre à un arbre. Et encore, la photo ne parle pas des bruits qui accompagnent l'activité (essais de moteurs, travaux de chaudronnerie, ...). Bruits et encombrements qui dévalorisent le site et que subissent les habitants, titulaires **d'autorisation d'occuper le DPF** d'un site classé touristique par VNF. Pourtant, ces nuisances n'en seraient pas dans une zone dédiée à ces activités, elles n'apparaissent qu'au beau milieu de bateaux-logements. Qu'attend le gestionnaire pour agiter le caractère précaire et révoquant de l'autorisation d'occuper le DPF ? La tranquillité des occupants payant redevance ne serait pas son problème ? Les habitants espèrent bien que les règles du savoir-vivre en société vont être rappelés à l'occupant bruyant et envahissant. Et au besoin à l'inviter à aller s'installer ailleurs pour exercer son activité.



- 10 ° Félicitations, les gars et/ou les filles qui avez choisi ce **nom de bateau**, plein d'originalité. Veillez bien à le garder, propre et bien entretenu, et respectueux de la réglementation, sinon ça peut tourner à la stigmatisation d'une communauté et, au bout du compte, à de la discrimination. Mais, c'est bien d'avoir relevé ce défi, faut, seulement, tenir la distance.



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