

Maxime du mois : *Il est souvent préférable d'être très actif plutôt que de penser très intensément* (L. BROMFIELD)

Fluviactualités de ...

FEVRIER 2021

Canal du Midi
Le Premier ministre répond à une question du sénateur Chatillon
Réponse traduite en français courant dans le prochain numéro

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- 1° L'épisode coronaviral a mis en évidence, à grande échelle, les dangers de l'abus de mondes virtuels. A une autre échelle, il en va de même pour ces cols blancs (cf question du [sénateur Chatillon](#)) – fussent-ils itinérants et allant de bureau en salle de réunion (et retour) – qui vivent dans des milieux confinés toute l'année. Ils voient le **monde réel tel un spectacle**, d'où leur vision des travailleurs du fluvial (équipages, agents d'exploitation, chantiers navals, loueurs de bateaux, ...) comme des **acteurs** (du tourisme fluvial). De là, ce flou artistique, pour savoir où commence et où s'arrête leur vision du monde de la navigation. Les élu(e)s intéressé(e)s, offices de tourisme, agences de voyage, autocaristes, plaisancier(e)s, expert(e)s, constructeurs, seraient-ils aussi acteurs ... ? Ou simples figurants ? D'ailleurs, eux-mêmes où se placent-ils dans leur scénographie ? Voyez, donc, en brève n° 10 si les "acteurs" font du théâtre !
- 2° Femme dans un milieu encore très masculin, élue métropolitaine et municipale déléguée aux fleuves et canaux, en visite sur un engin flottant (nom réglementaire) en service, en janvier, bottes au pied et, néanmoins, frigorifiée, autant de raisons de vous saluer bien bas, madame **AMPOULANGE**. C'était à Toulouse, sur le canal du Midi. Prochain défi possible, exposer la ville rose, comme la ville lumière, depuis son fleuve. Après tout, les quais de Garonne valent bien ceux de Seine. Et les façades de monuments centenaires comme les traces et vestiges du bourg d'origine racontent autant l'histoire d'une ville du Sud deux fois millénaires. Quelle locomotive pour le canal. Et, le must pour cet été, les conducteurs et passagers de bateaux de plaisance accostant aux terrasses flottantes pour se rafraîchir !

- 3° VNF a-t-il pris l'habitude de traîner devant un tribunal tout occupant du domaine public fluvial sans autorisation, même temporaire ? Il semblerait que oui au vu du recours systématique à la contravention de grande voirie (CGV) qui envoie le "contrevenant" devant un juge avec les coûts et les tracasseries associés. Or, le code de la propriété des personnes publiques (CG3P) ne prescrit le recours à la CGV que pour "la protection soit de l'intégrité ou de l'utilisation de ce domaine public, soit d'une servitude administrative". Est-ce que VNF ne confondrait pas **police de la conservation du domaine et police du portefeuille** ? En quoi un bateau stationnant sur sa portion de plan d'eau et temporairement sans titre d'occupation porte-t-il atteinte à l'intégrité, à la conservation ou à l'utilisation du domaine ? En quoi le fait de payer une redevance fait-il disparaître l'atteinte au domaine ? Est-ce que VNF n'utiliserait pas une technique de police pour résoudre à son profit plus rapidement un problème de gestion ? Cette ambiguïté de fonction entre gestionnaire et gendarme ne rend service à personne, et surtout pas à l'établissement public. D'autant que, dans certains cas, c'est l'absence ou le retard à répondre de l'établissement qui fait naître le problème ...
- 4° Donc, se déplacer sur le réseau VNF donne lieu au paiement d'une contribution (le péage). Mais stationner, aussi, avec la redevance pour occupation du domaine. Cela préfigure la société de demain. Comme lorsque, vous déplaçant par une autoroute payante, vous arrivez dans un centre urbain et cherchez à stationner. Sauf que sur l'eau, vous n'avez aucune alternative vers d'autres voies. On comprend que sur celles qui sont très attractives, les collectivités ne se pressent pas pour les acheter à l'État. Pourquoi s'encombreraient-elles des soucis liés aux coûts des travaux d'entretien, aux équipes les ayant en charge et aux contributions qui sont toujours trop élevées pour celui qui le paye ?

- **5 °** Qui sait que l'occupation du domaine public peut être gratuite pour une association ? Certes, il faut qu'elle concoure à la satisfaction d'un **intérêt général** mais pour une association à but non lucratif, ce ne doit pas être difficile et, dans tous les cas, cela mérite d'être envisagé. Fluviaconseil se souvient d'un contentieux dans lequel VNF a traîné devant le tribunal une association et l'a faite condamner. Le motif ? Installation d'une borne d'alimentation électrique qui, au final, est revenue à VNF. Et qui, depuis, rouille d'inaction sur la berge. Quel gâchis ! Alors que le gouvernement accorde des subventions aux entreprises qui réalisent un investissement en service de recharge pour véhicules électriques ..., mais sur les autoroutes.



- **6 °** Fluviaconseil a déjà traité ([Fluviactu8 2020 – brève n° 5](#)) le bug d'un arrêté du 25 octobre 2007 qui fait se jeter la rivière Cère, affluent de la Dordogne dans la Garonne (vu de Paris, c'est pareil !)^(*). Cet arrêté fixe la liste des voies d'eau autorisées à la conduite sans permis des **bateaux de location de plaisance**. Très intelligemment, l'arrêté ne donne la liste que des voies d'eau sur lesquelles cette navigation est interdite (vitesse du courant, éloignement des rives, ...) car ces voies sont moins nombreuses que celles où elle est autorisée, le but étant d'encourager le public à découvrir la navigation de plaisance. Pourtant, localement de ci, de là, des services s'autorisent à rajouter d'autres voies désavouant, ainsi, leur hiérarchie ministérielle. Est-ce bien régulier ? Et cela rend t'il service à l'économie fluviale et à l'économie, tout court, du pays ?

^(*) **Idem avec une chaîne d'informations télévisées parisienne situant Fumel sur la Garonne, alors que c'est le Lot.**

- **7 °** C'est évident, la réforme à venir sur la reconnaissance de qualification des équipages ne va pas concerner tous les équipages. Contraindre à des règles faites pour l'Europe entière des professionnels qui ne travaillent que sur des voies d'eau locales serait démesuré. Un seuil minimum déclenchant l'application des règles a été retenu par l'Europe ; ce seuil est classique et s'applique, déjà, aux bateaux. Ne seront donc concernés par les nouvelles règles que les équipages de bateaux transportant plus de 12 passagers, ou mesurant plus de 20 mètres de long ou ceux jaugeant (déplaçant) plus de 100 m³. Une chance pour notre pays qui compte beaucoup de voies d'eau pittoresques mais sans intérêt pour une exploitation industrielle. D'ailleurs, ces voies d'eau locales dites "**non reliées au réseau européen**" sont, aussi, traitées par la directive européenne.
- **8 °** Pendant que l'agence de l'État en charge des voies navigables accorde chichement des remises aux transporteurs fluviaux sur les contributions qu'elle leur prélève, l'État – encouragé par l'Europe – accorde des quotas gratuits d'émission de gaz à effet de serre aux **transporteurs aériens**.
- **9 °** **Entrave à la navigation** ? Bien au-delà d'anomalies locales, c'est au niveau national que les personnels navigants qui souhaitent passer l'épreuve pratique du permis professionnel de conducteur fluvial n'ont pas de réponse de l'administration pour trouver des dates. Derrière ces personnes, il y a de nombreuses entreprises qui les attendent pour pouvoir travailler en situation régulière. Voilà qui n'est pas bon pour l'économie de la navigation et celles en amont et aval. Pourtant les épreuves du permis de conduire des véhicules routiers continuent de se tenir avec même une innovation, l'inscription par internet. Mais alors, après le permis plaisance, pourquoi les postiers ne se colleraient t'ils pas au permis pro ?
- **10 °** Face à cette crue – incontrôlable –, ce **collier**, coulissant sur son pieu et empêchant l'embarcadère de



partir à la dérive, allait bientôt dépasser la hauteur du pieu et alors, adieu l'installation. Heureusement, le professionnel (privé), utilisateur du quai flottant (public), a soudé, en extrême urgence, quatre barres rallongeant le pieu. Les dizaines de centimètres gagnés ont assuré un peu plus l'embarcadère contre la montée des eaux. Bravo les gars pour la conscience professionnelle et votre savoir-faire exercé avec l'accord des autorités. Vous auriez pu laisser ces travaux à l'administration qui les aurait faits dans les normes ..., d'ici quelques mois. Pour sûr qu'il aurait fallu aller chercher l'em-

barcadère en mer mais une dépense publique de plus ou de moins et une saison gâchée, d'un certain point de vue, quelle importance ! Merci à vous et aux élus des collectivités de n'avoir pas eu le même..



* * *

Acteurs du tourisme fluvial en télétravail !?

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, opposer une objection,
 : naviguervers@fluviaconseil.fr