

Maxime du mois : La connaissance est le seul instrument de production qui n'est pas sujet à la dépréciation (J.-M. CLARCK)

Fluviactualités de ...

MARS 2021

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1** ° La réponse, préparée par ses services, du 1^{er} ministre à la question du [sénateur Châtillon](#), mérite quelques lignes pour étudier sa partie “subliminale”. Passons sur la coquille du scribe local transformant dans la question du sénateur, le chancre coloré en ”chanvre” coloré, le premier ne se fumant pas. Mais, après une journée harassante, quoi de plus normal que de laisser l'esprit vagabonder. Ce qui interroge sont les fonctions qu'attribue **JEAN CASTEX** au **CANAL DU MIDI** (CdM) : ”irrigation, **tourisme**, cyclisme”. La première s'entend clairement : l'irrigation est vitale pour les agriculteurs qui nourrissent le pays ou équilibrent la balance commerciale par leurs exportations. La troisième moins, sauf si c'est un petit coup de pub au schéma national des Véloroutes récemment publié au JO. Mais, si le cyclo-tourisme ne relève pas de la catégorie “tourisme”, alors, qu'ont voulu signifier les rédacteurs de cette réponse soufflée au 1^{er} ministre ? Et s'il s'agissait d'indiquer que le CdM n'est pas une infrastructure principale de transport ? Qu'il n'est qu'une voie secondaire dédiée au **tourisme**, et donc sans intérêt pour l'État qui a déjà bien à faire avec d'autres voies principales (routières et ferroviaires) ? Raison pour laquelle, l'État engage les collectivités territoriales à s'en préoccuper un peu puisque le tourisme serait, davantage, censé être une affaire locale. Et puis les voies secondaires sont à la charge des collectivités et non de l'État, d'où cette remarque : le réseau principal financé et entretenu par l'État se trouve, pour l'essentiel, au nord et à l'est (de Paris), celui, secondaire, au sud et à l'ouest. En terme d'aménagement du territoire, c'est discutable mais, il est, aussi, vrai que le virus est davantage présent par là-bas. Y aurait-il un lien ?

- **2** ° Donc si l'on en croit le 1^{er} ministre (et ses services), le cyclisme (sur le canal du Midi), ce n'est pas du tourisme. Sans doute au vu des deux photos ci-contre. D'un côté (photo de gauche), bien visible sous une plantation récente d'arbres, **l'autoroute à vélos**, véritable billard favorable à la vitesse. De l'autre côté (photo de droite), invisible car masqué par la végétation, le canal du Midi. Mais on voit bien le panneau signalant l'autorisation de débarquer des passagers. Quel transporteur invitera à une promenade les responsables de cette signalisation pour les faire débarquer en ce lieu ?



Véloroute (à ag)- canal (à dr)



Signalisation passagers

- **3** ° Le **CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-GARONNE** rappelle les [contributions des territoires haut-garonnais](#) au plan de gestion “Unesco canal du Midi” (création de haltes nautiques, d'aires de virage, projets en lien avec l'urbanisme ou l'histoire locale, ...). Quel dommage que ce recensement s'arrête aux limites de ce département puisque quatre autres sont concernés, sans compter la centaine de communes et leurs groupements. Cela donnerait de la cohérence à l'ensemble et assurerait un suivi à la façon d'un chef d'orchestre sur un réseau qui pourrait s'appeler Bateauvoiesd'eau, terme pas plus bête que véloroutes. C'est ce qui manque en matière fluviale, un peu de hauteur de vue ...
- **4** ° Quelques services de sécurité fluviale ont repris l'organisation des épreuves pratiques indispensables à la **validation des permis professionnels**. Épreuves impossibles à organiser en télétravail. Les entreprises et équipages en ayant bénéficié les remercient chaleureusement. L'Europe, pour sa part, a prolongé de 10 mois les certificats de navigation arrivant **à terme entre le 1er septembre 2020 et le 30 juin 2021**. Certes, ce règlement du 16 février 2021 est un peu en retard pour les bateaux dont le certificat se terminait entre septembre 2020 et février 2021. Mais s'ils ont été renouvelés, il n'y a pas motif à se plaindre.

- **5** ° Certains médias ont déjà communiqué sur le rétablissement de la taxe poids lourds dans la future **LOI "CLIMAT"** (d'ici 2030 au plus tard, y'a pas le feu). Hélas, les mêmes médias ne s'étonnent pas de l'absence du transport fluvial dans cette loi. La connaissent-ils seulement ? Ce sont, surtout des communicants pros qui ont communiqué sur ce qu'il fallait retenir dans ce projet. Sollicitées par la députée de la 6^e circonscription de l'Hérault, l'**UPC** (Union des péniches de croisières) et l'**ATFM** (Association des transporteurs fluviaux du Midi), aidées de la plume de Fluviaconseil ont, pour leur part, suggéré un [amendement](#).
- **6** ° Toujours pour "aider le transport fluvial", VNF réduit le prix de son péage d'un chiffre mirobolant : 65 %. Mais, les transporteurs n'ont plus le choix du nombre de jours de navigation qu'ils paieront. Car jusqu'en 2020 et selon la configuration du lieu d'exploitation (gabarit de la voie, type de clientèle, de bateau, environnement urbain/rural, ...), ils choisissaient un péage à l'année, pour sept mois, pour un mois ou à la journée. Désormais, **c'est l'année ou rien**. C'est oublier que, contrairement aux clients de VNF, prisonniers de son monopole sur la gestion des voies d'eau, les clients des transporteurs fluviaux de passagers ne sont que virtuels tant qu'ils ne sont pas à bord du bateau. Covid ou pas, la voie d'eau est toujours là, les clients beaucoup moins, voire pas du tout. Dans le détail pour un bateau de 100 m² en zone 2 (moyennement attractive), le péage 2021 s'élève à 1 151 € au lieu de 3 289 € en 2020. Bonne affaire en apparence ! Sauf que tous les exploitants et même la majorité ne choisissent pas l'année préférant plutôt payer pour sept mois, un mois ou à la journée afin de limiter leurs pertes si l'année est mauvaise. Pour ceux payant au mois ou à la journée, la supposée baisse du péage est une tromperie car, par exemple, dans l'hypothèse bien heureuse où ils feraient le plein de voyageurs 30 jours sur toute l'année, leur péage augmente tout de même de 226 % (1 151 € au lieu de 509 € pour ceux au mois). Et pour ceux qui ne peuvent plus choisir la navigation à la journée, la baisse d'activité liée aux restrictions sanitaires se cumule avec la hausse du prix du péage. Au final, la moins mauvaise affaire est faite par VNF car, que la clientèle revienne ou pas, un péage minimum est assuré. Les représentants de la profession au conseil d'administration savent-ils compter ?

MODIFICATIONS DE REGLES

- **7** ° D'abord, rappel que la propagation du virus n'interdit pas le "service de transport fluvial de voyageurs" de fonctionner. Y compris pour les bateaux à cabine en respectant le "**Sauf dérogation accordée par le préfet territorialement compétent, la circulation des bateaux à passagers avec hébergement est interdite**". Il y a, donc, autant de demandes de dérogation à présenter que de départements à traverser. Transporteurs fluviaux, ajoutez une nouvelle compétence à votre palette : savoir lire les textes officiels puis rédiger et suivre les demandes à l'administration. Celle-ci n'est pas nécessairement exigeante sur la forme mais elle ne répond pas toujours. Quant aux bateaux de location, le locataire sera opportunément informé qu'il ne doit pas y avoir plus de 6 personnes à bord lorsqu'il sera sur la voie publique.
- **8** ° Transporteurs professionnels, voici quelques **modifications à propos des équipages** dont certaines sont importantes : les bateaux d'au plus 12 passagers s'ils mesurent moins de 20 m, peuvent, maintenant, travailler avec un seul membre d'équipage à bord (le conducteur, bien sûr), le conducteur qui a autorité sur le personnel de sécurité voit ses responsabilités précisées, l'expérience professionnelle préalable au passage du permis pro sur un bateau à certificat de l'Union peut être acquise sur un engin flottant ... etc.
- **9** ° La **LOM** (loi d'orientation des mobilités) du 24 décembre 2019 laissait un délai de 12 mois au gouvernement pour préciser certaines modifications. Dont certaines intéressent un grand nombre d'utilisateurs des voies d'eau : les établissements flottants, les experts pour établir les certificats de navigation, les candidats à la profession de transporteur public de passagers, la simplification pour obtenir des documents de bord, ... Quinze mois plus tard, les intéressés attendent toujours mais bon, Covid oblige.
- **10** ° Petit coup de chapeau à **E-NAUTIC** entreprises d'appareils électroniques à Arcachon qui vient d'obtenir l'agrément pour **monter, remplacer et assurer la maintenance** des installations radar et des indicateurs de vitesse de giration. Transporteurs équipés de ces appareils ou qui envisagez de le faire, l'intervention d'une entreprise agréée est obligatoire La navigation est plus sûre Et en cas d'accident, l'assureur risque bien de vérifier si la règle a été respectée.



Pas besoin d'E-nautic



E-nautic indispensable

* * *

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