

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

Fluviactualités de...

MAI 2021

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1^o** Les Fluviactualités d'[avril](#) annonçaient un 3^e et dernier épisode sur la prise en compte du transport fluvial dans les nouvelles mobilités d'aujourd'hui. Hélas, la collaboration fluvial – routier a pris fin brusquement. La cause résulte de l'impossibilité – découverte aussitôt après la publication du 2^e épisode – pour Fluviaconseil d'insérer son numéro d'avril sur son réseau social professionnel. Hasard ? Peut-être pas compte tenu de la responsabilité, pointée dans cet épisode, des **administrateurs du 19^e siècle**. Ceux-ci, profitant de la vacance du pouvoir occasionnée par le brassage des derniers monarques de l'histoire du pays, ont décidé la création de milliers de kilomètres de canaux. Qui, devenus, aujourd'hui en grande partie inutiles et coûteux, sont assumés (plus ou moins) par nos générations. Fallait-il l'écrire ? Pour Fluviaconseil, oui en restant dans une juste mesure. Si les héritiers des grands commis de l'État d'alors en doutent, parlons-en au lieu de pirater. D'autant que Fluviaconseil est chouchouté et régulièrement suivi sur ce réseau par trois spécialistes : de l'information, de la sécurité de l'information et de l'assistance informatique ..., tous inconnus. Quoique chouchouté, à la réflexion ?
- **2^o** Très futé partenariat passé entre deux opérateurs – **ferroviaire et fluvial** – destiné aux voyageurs arrivant à Toulouse par train et ayant un petit creux. Leur billet de train, s'il est régional, leur permet de déjeuner ou dîner, à prix partenaire, sur le bien nommé "Occitania", bateau restaurant stationné sur le canal, face à la gare. Et, éventuellement, si leur emploi du temps le permet, une découverte du canal du Midi en bateau. Voilà, le type d'innovation que permet la connexion entre des voies publiques lorsqu'elles sont prises en compte par les pouvoirs publics. Et c'est bien le type de proposition que projetait de faire Fluviaconseil dans son 3^e épisode (cf brève n°1).
- **3^o** **ROBERT MENARD**, maire de Béziers, est intéressé à la renaissance du transport fluvial. Or, l'agglomération Béziers-Méditerranée exploite trois ports dont deux maritimes et un fluvial, ce dernier affichant, à ce jour, les visites cumulées de plus de 40 nationalités différentes. Le 7 mai, l'association des Transporteurs Fluviaux du Midi (ATFM), assisté de Fluviaconseil, a exposé au président de la communauté d'agglomération, diverses possibilités pour, à la fois, remettre en service un transport de fret sous forme symbolique de transport de produits locaux traditionnels. Mais, aussi, sous forme plus durable, un transport régulier de produits industriels. Tous convaincus que le transport de marchandises sur le "petit gabarit" n'a pas atteint son seuil d'extinction.
- **4^o** Samedi 19 juin (et non 12 prévu à l'origine), **L'ASSOCIATION DES COMMUNES DU CANAL DES DEUX MERS** organise son assemblée générale à Montech (82). L'occasion de découvrir le nouvel univers créé par cette commune qui a remis en service – et en beauté – d'anciens bâtiments de son patrimoine immobilier. Mention particulière à un monument du patrimoine fluvial de l'État : la pente d'eau installée dans les années 70 pour "effacer" quatre écluses sur le canal de Garonne et hors service depuis plusieurs années. Peut-être, aussi, l'occasion d'aborder, au cours des débats, la récente marque "canal du Midi" ?
- **5^o** Aagaçante réponse d'un **service préfectoral** qui refuse la reprise, selon ses propres termes, "*des activités de tourisme fluvial*" à un transporteur professionnel. Lequel transporteur s'étonnera que le service en



question refuse la reprise du transport de voyageurs au motif que ce sont des touristes. Alors que le gouvernement autorise, dans le respect des restrictions sanitaires, celui des voyageurs sans discrimination. Sachant que les services de transport public de voyageurs sont majoritairement déficitaires, il y a de quoi être surpris. Quelle culture économique ont des fonctionnaires qui refusent à des transporteurs privés, donc travaillant à leurs risques et périls, la reprise d'une activité qui est autorisée aux transporteurs publics garantis, eux, par des fonds publics en cas de perte. Il est temps que la notion d'intérêt public soit élargie.

- **6 °** L'écluse de Saint Vite (47) sur le Lot, vient d'ouvrir ses portes toutes neuves déverrouillant, ainsi, un peu plus la navigation sur le Lot, qui en vaut la peine. Mais, si la navigation s'ouvre vers l'amont, elle se ferme, hélas, de l'aval puisqu'il est impossible à partir de la voie d'eau européenne qu'est le canal des Deux Mers (CD2M) – partie canal de Garonne – de rejoindre le Lot en raison de quatre obstacles : l'incapacité de VNF à informer le CD47 sur la filière de dépollution des sédiments qui bloquent une écluse (information communiquée par la présidente du CD47), l'absence de signalisation, sur les 5 km en Garonne, de quatre rétrécissements du chenal qui incombe à VNF, la remise en état du petit canal reliant le Lot à la Garonne et l'autorisation pour les bateaux de location d'emprunter la Garonne pour relier le CD2M au Lot. Bref, pendant que les collectivités tissent une trame vers l'amont, l'État la détricote à l'aval.



- **7 °** Ce 19 mai, le **CLUB TOULOUSEAUFILDELEAU** a invité des candidats aux élections départementales à des échanges très enrichissants à propos du canal des Deux Mers. Curieusement, le canal a été analysé en référence à son partage entre les divers usagers, son impact sur le cadre de vie des habitants, sur la qualité de son eau, sur la circulation des vélos ou des piétons ou les incivilités qu'il supporte. Mais pas en tant que voie publique de circulation fluviale. Le rôle des services techniques dans leur rapport aux élus a été, brièvement, évoqué puisque c'est l'intérêt que portent les techniciens à la navigation qui va déteindre sur leurs élus. Malheureusement, quiconque détient un permis de conduire une automobile est plus sensible aux problèmes routiers que fluviaux s'il ne possède pas, en plus, un permis de conduire un bateau. Mais, cela ne devrait pas avoir d'influence sur la conscience professionnelle.

- **8 °** Technique/réglementaire (et compliqué) ! Le règlement technique des bateaux européens exige pour tout projet de bateau neuf (passagers ou marchandises), l'installation en salle des machines d'un équipement d'extinction d'incendie fixe, équipement coûteux de plus de 10 000 €. Et qui, une fois installé, sera à contrôler, par un expert, tous les deux ans. Pour les bateaux non neufs, une période transitoire pour installer cet équipement est prévue jusqu'au 31 décembre 2049. Sauf pour les bateaux à passagers à cabines transportant plus de 24 passagers dit la réglementation nationale (française). Voilà qui est embarrassant, sinon critique pour la poursuite de l'exploitation de certains bateaux. Par exemple, ceux qui organisent des croisières à prix serrés pour attirer les groupes (scolaire, comités d'entreprise, ...). Pourtant, la directive européenne qui inspire la réglementation nationale exclut de cette obligation les bateaux qui n'étaient pas concernés par une directive de 1982. Et c'est, justement le cas, parmi d'autres, des bateaux à passagers. Encore une fois ce n'est pas la lecture des textes mais leur interprétation erronée par les services "compétents" qui dessert la navigation de commerce.

- **9 °** Courte visite d'un jour d' **Entreprises Fluviales de France** (E2F) aux professionnels du Midi.



L'Association des transporteurs fluviaux du Midi et l'Union des péniches de croisières du Midi représentées par 11 opérateurs locaux (péniches-hôtels, bateaux promenades, engins flottants, bateaux de location, ...) ont exposé leurs problèmes en vue de ré-enclencher (si possible) une écoute mutuelle entre les opérateurs et VNF.

- **10 °** L'eau, c'est un sacré élément ..., le meilleur des solvants paraît-il ! Et son origine mystérieuse se confond avec celle de l'Univers. Mais il faut voir ce dont elle est capable, en ville ou à la campagne.



En ville

Comme on ne peut pas s'en passer, faut-il laisser à un seul établissement fût-il public, fût-il revêche à la gouvernance partagée, la seule responsabilité de remettre en état le domaine sur lequel elle s'écoule ? N'y a-t'il pas d'autres collectivités pour aider à la "canaliser". La France, dit-on, a la réputation de mal accueillir ses visiteurs, ces berges en témoignent.



A la campagne

* * *

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