

Maxime du mois : Les questions ne sont jamais indiscrètes. Mais, parfois les réponses le sont (O. Wilde)

Fluviactualités d' ...

AOUT 2021

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1** ° Au changement de majorité politique, les nouveaux élus arrivent, bien décidés à changer les choses, comptant sur leurs fonctionnaires pour mettre en musique le changement. Cette complémentarité entre nouveaux arrivants et personnels permanents assure le changement dans la continuité des services publics. Sauf que, dans certains domaines, très techniques et spécialisés, lorsqu'un problème d'interprétation se pose, les nouveaux venus s'en remettent aux permanents pour trancher les questions. Alors, dans ces domaines, la société est longue à évoluer car les permanents, adeptes du "*on a toujours fait comme ça*", ont horreur des changements qui bouleversent leurs routines. Le système politique français, à tous les niveaux, serait bien inspiré de reprendre l'exemple américain du "**spoil system**" (système des dépouilles). Par ce moyen, les élus de l'ancienne majorité partent avec leur personnel faisant place à celui de la nouvelle. Ainsi, sur les questions épineuses où la seule lecture des règles (si elles existent) est insuffisante et doit être complétée par une interprétation d'appoint, le personnel de la nouvelle majorité fournit la réponse la plus adaptée au nouveau contexte. Ainsi, il serait connu sur le domaine public, en France, ce qu'est une **occupation** (installation durable et payante) et un **stationnement** (usage courant d'une voie publique pas systématiquement payante).
- **2** ° Dans le [diaporama](#) "Marque canal du Midi", les chiffres avancés par VNF ont suscité des interrogations de **L'UNION DES PENICHES DE CROISIÈRES**. En premier, sur le montant annuel des travaux. La direction générale de VNF les évalue à 20 millions €. Alors que l'UPC a noté que, pour 2019, la direction territoriale VNF les chiffre à 23,7 M€ (6,2 en fonctionnement - 17,5 en investissement). Sur le papier, l'écart étant mince (3,7 M€, tout de même !), n'en faisons pas un plat, mais on peut s'interroger sur cette différence entre la DT et la DG de VNF. Et c'est pire, sur le pourcentage de l'eau consacrée à la navigation qui selon la DG, après les prélèvements pour l'irrigation, les activités humaines, l'évaporation ..., est de 40 %. Alors que la DT le chiffre à 15 % ... Cette différence du simple au presque triple conduit à s'interroger sur la fiabilité de la communication interne de l'établissement ..., et sur les chiffres publiés. Sans parler de leur crédibilité : quelle eau peut être "consacrée" (ou consommée ou détruite) par un bateau pour circuler ?
- **3** ° A propos de la marque, elle s'expose sur le lien <https://canal-du-midi.com/>. Pas vraiment convaincant sur son utilité première qui est de faire rentrer des fonds. Pour l'instant ne sont visibles que des sorties d'argent, mais patientons. Pour un ouvrage de trois siècles passés, on n'en est pas à quelques décennies près.



base) commence à l'homme de pont et au matelot léger. Le premier sera âgé d'au moins 16 ans et aura suivi une formation de base en matière de sécurité. Le deuxième, âgé d'au moins 15 ans et aura signé un contrat d'apprentissage prévoyant un programme de formation approuvé. Et, à ce niveau de base, s'ajoutent deux niveaux supplémentaires : le **niveau opérationnel** et celui **de commandement**. Qu'en sera-t-il pour les associations sans but lucratif qui mettent en valeur, bénévolement, des voies d'eau, abandonnées sans leurs présences ? Pour mémoire, Fluviaconseil vous donne [ici](#), les définitions arrêtées par la directive.

- **6 °** La même directive crée, pour les conducteurs déjà certifiés, une obligation d'autorisation supplémentaire pour les zones à risques spécifiques tels que les **estuaires**. Les épreuves retenues pour vérifier la compétence des conducteurs seront :

- ✚ la réalisation d'un petit nombre de trajets sur le tronçon concerné,
- ✚ une épreuve sur simulateur,
- ✚ une épreuve à choix multiples,
- ✚ une épreuve orale ou
- ✚ une combinaison des moyens ci-dessus.

Cela ressemble assez à la licence de patron-pilote. On espère que le jury sera constitué avec plus d'impartialité qu'actuellement où les formateurs sont aussi, membres du jury, donc **juge et partie**. Enfin, la directive précise, clairement, que les voies d'eau intérieures sont intérieures jusqu'à la mer où elles deviennent maritimes. Alors qu'aujourd'hui encore, des professionnels fluviaux sur des bateaux fluviaux sont mis en cause sur le respect des seules règles maritimes dans des lieux où les deux réglementations s'appliquent.


- **7 °** Après plus de 15 ans de fermeture, la **SAMBRE vient d'être ré-ouverte à la navigation** à un mouillage (profondeur d'eau) de 1,60 m. Le correspondant de Fluviaconseil indique qu'à sa connaissance, c'est le seul projet de restauration d'une voie dédiée à la plaisance dans lequel VNF et les collectivités locales ont participé de concert. Mais, le budget disponible n'a pas permis d'assurer le gabarit suffisant pour les commerces, type Freycinet. Un jour, peut être ? Cette voie rénovée donne un accès précieux vers la France aux plaisanciers belges et hollandais ; ils étaient déjà pas mal présents dès les premiers jours d'ouverture.

- **8 °** Aidés par l'association des **AMIS DES RIVIERES ET CANAUX D'AQUITAINE ET D'OCCITANIE (ARCAO)**, VNF et le CD47 clarifient les raisons de la fermeture de la liaison entre l'axe européen "canal des Deux Mers" et le Lot via la Garonne. Ce lien passe par un affluent de la Garonne – la Baïse – dont l'écluse (ci-contre) est fermée depuis fin 2017. C'est en juin 2019 – un mois après l'élection de la nouvelle présidente du CD47 – qu'ARCAO apprenait la raison de cette fermeture : une pollution ..., d'origine inconnue ! Petite pensée pour les irrigants, les pêcheurs, les baigneurs, ... et ceux en lien direct avec cette rivière. Et léger doute sur la plainte qu'aura déposée le précédent président du CD47 : l'aura-t'il fait pour que des recherches soient engagées pour retrouver le(s) responsable(s) ? Il est bien écrit quelque part que c'est le pollueur, le payeur, non ? Ainsi va la planète de désastres en démissions ... Dommage (durable), en tout cas, pour l'économie des rives du Lot basée sur la navigation.



L'écluse polluée et fermée. A droite, une usine, anciennement, de production de pâte à papier, aujourd'hui, d'électricité.

- **9 °** Les habitants de bateau-logement vont-ils échapper à la dernière application informatique du ministère de la transition écologique (**FILOCOM**) ? Elle permettra la constitution et le traitement d'une base annuelle de données sur les logements, ses propriétaires et ses occupants. Les données enregistrées sont multiples et extraites de fichiers fiscaux complétés d'autres données : année de naissance y compris des personnes occupantes à charge (au sens fiscal), statut matrimonial, durée d'occupation, ... Avis aux aventuriers !

- **10 °**  Fluviaconseil s'était étonné dans la brève n° 9 de [juillet2019](#) du manque de respect de la réglementation par certains conducteurs. Pensons aussi à féliciter ceux qui la respectent ! Et, à propos, quelqu'un peut-il dire si l'engin ci-contre **occupe ou stationne** sur le domaine public fluvial (DPF) qui ne se réduit pas à la voie d'eau ? Et s'il porte atteinte au DPF et relève d'une contravention de grande voirie ? Non, c'est juste pour rire ..., vous vous voyez manœuvrer l'engin ?

* * *

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

