

*Consultant en navigation
intérieure (fleuves, rivières,
canaux, plans d'eau fermés)*

Conseil en communication



*Solutions en navigation
professionnelle et de plaisance –
chefs de bord, conducteurs et
équipages – réglementations –
occupations du domaine public*

Fluviactualités

Année 2020

Actualités fluviales du cabinet consultant Fluviaconseil

(11 mois de janvier à novembre)

Les liens hypertexte ont été désactivés, si un document indiqué comme tel vous intéresse, vous pouvez le demander à l'adresse électronique ci-dessous.

L'ACTUALITÉ de ...

JANVIER 2020

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1 °** On peut s'interroger sur la capacité de vision à long-terme de ceux qui ont demandé (et obtenu), voici plus de 20 ans, le classement d'une voie de circulation en bien culturel. A t'on déjà vu une route, toujours en service, transformée en bien culturel ? N'est-ce pas un moyen de déguiser son manque d'entretien ? Toujours est-il que le comité de bien public culturel "**CANAL DU MIDI**", classé au patrimoine mondial de l'humanité de l'Unesco fait, maintenant comme il peut, et, dans ce but, s'est réuni les 4 et 5 décembre. L'un des ateliers de ces journées a mis en évidence le déséquilibre entre ceux, très nombreux, attachés à la préservation du canal comme objet de musée. Et ceux, très, très peu nombreux, attachés à la préservation du canal comme infrastructure de transport, donc équipement public indispensable à leur travail. Les uns et les autres n'apportant pas le même concours à la création de richesse publique. Comment concilier ceux dont le travail dépend d'une voie de circulation qui doit être maintenue en état selon les exigences de l'époque ? Et ceux qui veulent conserver l'ouvrage « *dans son jus* » comme si, en presque 350 ans, rien n'avait **fondamentalement** changé ? On peut, d'ailleurs aussi, se poser la question de savoir ce qui a fondamentalement changé dans ce délai.

- **2 °** A l'occasion de ce comité, Fluviaconseil en a profité pour faire son petit rapporteur. Et rappeler qu'un arrêté préfectoral **maritime** oblige les bateaux à passagers qui empruntent le chenal **fluvial** de l'étang de Thau à le traverser sans passagers. Ce chenal assure la continuité du réseau fluvial européen et le préfet veut qu'avant de traverser l'étang, tout bateau débarque ses passagers pour les réembarquer de l'autre côté !!

L'objectif de cette mesure qui se passe de commentaires est d'éviter le rejet des eaux usées à l'étang pour ne pas polluer les parcs à huîtres. Exiger la vidange des cuves avant de s'engager dans le chenal n'aurait pas été plus bête, pourtant. Sauf qu'il n'y a aucune station de vidange à proximité. Et voilà comment les défaillances cumulées des services publics conduisent des entreprises de transport à être en infraction ou à mettre la clé sous la porte. Et aucune organisation professionnelle ne bronche !



Il est beau le bateau sur l'étang de Thau



- **3 °** Et les deux motrices et la rampe de la **PENTE D'EAU DE MONTECH**, pourquoi elles n'ont pas été proposées au classement Unesco. Elles sentent le gazole peut être ?



- **4 °** Le sol sous ce bateau en cours de carénage est propre, c'est normal. La pluie a emporté les déchets du chantier. Qui sont partis, naturellement, vers la voie d'eau à l'arrière-plan. Et aucun préfet (maritime ou autre) ne s'offusque. Et ne signale à cette société de location de bateaux qu'on ne fait pas ces **travaux polluants** (débris divers, peintures, solvants, ...) sur une aire sans équipements pour empêcher cette pollution.

- 5 ° Au conseil d'administration de l'Union des Entreprises Fluviales, l'administrateur (et marinier historique) – D. Larrose – a pris son bateau de service pour arriver au conseil. Il a bien voulu, cependant, le laisser à la porte de la salle. C'était la bonne idée du jour car une manifestation a



bien paralysé toutes les circulations (trams, voitures, cyclistes, piétonnes). Voilà le résultat de dizaines d'année de politiques publiques – toutes couleurs confondues – en faveur du tout-routier. Une voie d'eau largement dégagée et des voies terrestres congestionnées (et pas que les jours de manifestation).



- 6 ° Ce conseil, à l'origine, avait pour but une rencontre entre l'Union des Entreprises Fluviales (UEF) et Entreprises Fluviales de France (E2F). Pour essayer de parler d'une même voix dans le respect des diversités (voir NPI de janvier). Hélas, les grèves n'ont pas permis la rencontre. Mais une même voix est loin d'être construite puisque, dans le même temps, une troisième organisation, à propos de la LOM, se plaint que "le transport fluvial, dans la nouvelle loi, se résume trop au tourisme sur le petit gabarit". Il faut savoir que sur les 10 641 lignes que compte la loi, une seule contient les mots "tourisme fluvial" et "petit gabarit". Alors de quoi se plaint cette organisation qui est, pourtant, l'une des deux seules à avoir été auditées pour le rapport Duron, préparatoire à la LOM ? Est-ce qu'il ne serait pas plus futé d'agir de concert au lieu de manipuler l'information ? Et demander des équipements fluviaux qui profiteraient aussi bien au tourisme qu'au transport (de passagers ou de marchandises) ? Et sur tous les gabarits !



- 7 ° Et puisqu'on parle de LOM (LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES - 189 articles, plus de 200 pages), Fluviaconseil propose de prendre date pour en parler dans une prochaine lettre d'actualité. Passons sur diverses modifications juridiques récentes et réjouissons-nous du cadeau fait par le Père Noël qui a apporté, le 24 décembre, un décret interdisant (sous un délai de 6 mois) les produits plastiques à usage unique (*pailles, couverts, piques à steak, couvercles à verre jetables, plateaux-repas, pots à glace, saladiers, boîtes et bâtonnets mélangeurs pour boissons, ...*). Peut-être un début d'arrêt au gaspillage des ressources ?
- 8 ° L'association Motonautique Intercommunale (AMI GARONNE) de Tonneins (47) fait sauter, avec l'aide du conseil régional « Nouvelle Aquitaine », les frontières administratives qui sectionnent le fleuve Garonne. Elle va le cartographier en dépassant le 47 pour entrer dans le 33 (La Réole). Une autre inter-communalité – Val de Garonne – avait subventionné la cartographie de la confluence avec le Lot jusqu'à la limite du département. La Garonne sera, ainsi, mieux connue sur 60 km environ et même presque 65 si l'on ajoute les 4 km entre le débouché de la Baïse et la confluence faits par le CD 47. Merci à ces collectivités territoriales qui, au-delà des divisions politiques (et géographiques) apportent leur soutien au développement de la navigation. Et merci à ces associations (AMI, ARCAO) et à leurs bénévoles.
- 9 ° Alertée par le nombre important de ventes de bateaux sur internet, LA DEPECHE de Toulouse s'est fendue d'un article à ce propos. Compte tenu de la complexité des informations dans cet article, Fluviaconseil en précise une. A savoir que la prise d'hypothèque sur un bateau est possible et facilite même l'investissement puisqu'elle sécurise le prêteur. Quant au fond, l'afflux de ventes est, sans doute, en lien avec une arrivée à terme de certificats de navigation s'ajoutant à l'augmentation de la redevance pour l'occupation du domaine public fluvial et à l'appel à la concurrence prévu pour l'attribution de ces places.
- 10 ° Signalisation pittoresque. Indiquer l'approche d'une courbe par un trait bien vertical, c'est curieux mais pas faux. Mais une hauteur libre limitée sans préciser quelle est cette hauteur, ce n'est pas bien du tout. Les responsables de cette signalisation – conducteurs de voitures, certainement, mais pas de bateaux – n'ont pas conscience de l'importance d'une signalisation précise qui sécurise le travail du chef de bord et du conducteur. Même si leur virtuosité peut compenser ces carences. Voyez ce bateau à droite : ça passe, à deux doigts près



Fluviactualités de ...

FEVRIER 2020

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- 1 ° Pas sympa le gouvernement avec le monde de la navigation intérieure. Voilà qu'il décide, dans sa loi d'orientation des mobilités (**LOM**) de traiter par ordonnances (donc sans débat avec les élus nationaux) de questions relatives à la navigation, et pas des moindres (**voir brève n° 8**). Comme les professionnels de la navigation sont moins nombreux que les bénéficiaires de régimes spéciaux, cette décision ne va pas déclencher de grands mouvements sociaux. Alors, il ne reste plus qu'à espérer que les modifications à venir ne soient pas élaborées dans des arrangements d'arrière-cuisine.
- 2 ° D'autant que ce même gouvernement, sans doute, pour se faciliter la tâche, réserve exclusivement son attention (et ses facilités financières) à une unique représentation professionnelle ; justement, la plus proche, du moins géographiquement. Alors qu'il existe, d'autres organisations, nationale (**APLF** ⁽¹⁾) ou inter-régionale (**UEF** ⁽²⁾), et de multiples autres locales, certaines d'un âge aussi vénérable qu'une péniche Freycinet (**L'ASSOCIATION DES TRANSPORTEURS FLUVIAUX DU MIDI** est déclarée depuis plus de 80 ans), toujours actives et dont l'expérience, si elle était sollicitée, serait précieuse. Qu'un brin d'unification soit nécessaire, pourquoi pas ; mais attention à ne pas servir de faire-valoir. Un sondage réalisé lors du mouvement sur les retraites fait ressortir que si 50 % des français font confiance à l'un ou l'autre de leur syndicat préféré, 50 % ne l'accordent à aucun. Qu'auraient-ils répondu, s'ils n'avaient eu qu'un seul syndicat sur lequel se prononcer ?

⁽¹⁾ Agir pour le fluvial ⁽²⁾ Union des Entreprises Fluviales



Avant le tunnel

- 3 ° Le canal du Midi possède deux tunnels, celui du Malpas et, aujourd'hui, celui de Toulouse, en milieu urbain, face à la gare SNCF, endroit idéal pour allier divers modes de déplacement. Le plus de ce tunnel serait l'éclairage que n'a pas le Malpas, mais, qui ne met bien en évidence que des **traces noirâtres** sur les anciens bajoyers.. !! Comment, dans cet écrin, ne pas ressentir la voie d'eau comme un égout, surtout avec des berges à l'identique. Ne serait-il pas plus juste (on ne va pas dire intelligent), lors de grands travaux publics, de consacrer un peu plus de moyens à l'espace fluvial ? Notez que, dans cet exemple, il s'agit d'un bien culturel classé patrimoine mondial de l'humanité. Le croyez-vous ?



Le tunnel et ses lampions

- 4 ° L'un des ateliers du comité de bien public "**CANAL DU MIDI**" avait mis en évidence l'absence de professionnels du fluvial dans la gouvernance de la voie. Une rencontre leur a, donc, été proposée qui s'est tenue, le 24 janvier, avec, d'un côté, l'État, la région "Occitanie" et la DT Sud-ouest de VNF. Et de l'autre, trois professionnels représentants quatre collectifs. Ces derniers ont noté le changement de ton et l'ouverture d'esprit qui a marqué la rencontre (**ici pour le compte-rendu**). Ne reste plus qu'à espérer que les actes suivront les intentions. Et si ça marche, transposer l'expérience "*mutatis mutandis*" (en modifiant ce qu'il faut modifier).

- 5 ° Un candidat au permis professionnel (ou certificat de capacité à la conduite d'un bateau de commerce) est évalué, lors de l'épreuve pratique, par un jury de trois membres. Deux sont agents du service public de la navigation, le troisième est un professionnel chargé d'assurer la sécurité de l'épreuve ; il reprend, au besoin, la barre si le candidat s'engage dans une manœuvre qui le dépasse. Cette personne qui accomplit une mission de service public (comme les deux autres) n'est protégée par aucun statut ; elle intervient bénévolement, même pas indemnisée pour son déplacement. Sachant que l'**arbitre d'un match de football** qui accomplit, lui aussi, une mission de service public est payé pour sa mission, on voit dans quelle estime est tenue la navigation par les pouvoirs publics. Et pas une organisation professionnelle pour s'en offusquer !

- 6 ° Qui sait qu'un pilote fluvial a, aussi, une "check-list" de sécurité à vérifier avant tout appareillage ?

Ancre autorisée jusqu'en 2040



Une sécurité encadrée par le certificat de navigation lorsqu'il est **correctement renseigné par l'autorité qui l'établit**. De plus, c'est un bon rappel des travaux à entreprendre pour être en conformité complète avec les règles techniques. Tout au long de sa durée de validité, il rappelle les travaux à faire avant son renouvellement. Et, voire, de se préparer au "déchirage" du bateau quand des échéances trop coûteuses se profilent à l'horizon. Pour cette raison, la durée des dérogations (ou dispositions) transitoires doit être limitée

et portée dans le certificat avec indication de la date butoir. (voir Vincent MELGOSO – "Guide pour la navigation fluviale" – p 92 – "Que sont les dispositions transitoires").



Après, il faudra une niche

- 7 ° Assemblée générale de l'Association Motonautique Intercommunale (Tonneins, Mas d'Agenais, Lagrère (47)), le 25 janvier. L'**AMI** a un projet pour mettre fin à l'aberration du transport par la route, vers Rungis, de certaines productions agricoles du département qui reviennent, ensuite toujours par la route, vers Bordeaux. Dans ce projet, la production partirait directement sur Bordeaux, en bateau.

- 8 ° **Quelles sont les intentions de la LOM** ? Simplifier les conditions de délivrance de certains documents de bord – agréer les experts en précisant leurs tâches – définir les règles applicables aux établissements flottants – renforcer les pouvoirs de VNF et contractualiser ses projets avec l'État – renforcer les conditions d'accès à la profession de transporteur public fluvial de personnes ... (*ici pour en savoir plus*)

- 9 ° Curieuse décision de justice à propos de la borne que voici. Avec l'accord de VNF, un collectif de marinière installe la borne d'alimentation électrique, en bord de voie d'eau, sur le domaine public. En stationnement de courte durée, l'électricité du réseau va dispenser de faire tourner les moteurs à gazole. Une fois la borne installée, VNF exige le paiement de la redevance non seulement pour la borne mais, aussi, pour un embarcadere à proximité. Refus, par le collectif, de ce diktat qui aggrave le coût de l'investissement (et les relations avec l'établissement). VNF, alors, sans ouverture d'aucun dialogue, transmet au tribunal administratif un constat de contravention de grande voirie. Lequel tribunal donne raison à VNF dans une décision bizarre : le juge qui déclare la borne appartenir à VNF, enjoint au collectif de libérer le domaine public sous peine d'astreinte (150 € par jour de retard). Alors qu'aucun bateau n'occupe ce domaine, VNF n'en constatant aucun, branché ou non, à la borne. N'y aurait-il pas comme une confusion entre l'occupation du domaine par la borne et l'occupation du domaine par un bateau ? Et quel bateau, d'ailleurs, puisque le collectif assigné devant le juge n'en a aucun ? Qu'attendent les autorités pour définir, avec précision, la durée de ce qu'est une occupation, un stationnement, une escale,...

Borne de la discorde



- 10 ° **Signalisation pittoresque**. Dans la série "j'me comprends, j'me comprends", voici présenté un panneau à la signification équivoque. Le panneau ne prête pas à confusion, il interdit le stationnement, le problème, c'est le cartouche dessous. Faut-il comprendre que le stationnement est interdit "**sauf** (aux bateaux de) **commerce ou** (aux) **crues**" ce qui paraît un peu exagéré sur le pouvoir que s'imagine avoir l'administration sur les crues ? Ou bien "**sauf** (aux bateaux de) **commerce ou** (à tous les bateaux en cas de) **crues**" ? La communication, ça ne s'improvise pas.



....

* * *

Fluviactualités de ...

MARS 2020

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- 1 ° L'évaluation fiable d'un risque doit se faire à partir de statistiques réelles. Par exemple, le risque de décès par maladie virale est dit de 1%, lorsqu'une personne meurt sur 100 infectées, (ou 10 sur mille, ou 100 sur dix mille, etc...). L'observation réelle permet d'extrapoler pour les périodes suivantes, sachant que des variations liées à des lieux et époques différents faussent, plus ou moins, les prédictions. Mais, à la louche, ça aide à voir venir. Prenons, maintenant, sur un bateau, l'obligation d'équiper la salle des machines d'un **système fixe d'extinction pour parer au risque d'incendie**. Cette installation coûte cher (plusieurs milliers d'euros) et on peut comprendre les hésitations du professionnel à faire un tel investissement sauf si le contrôleur technique l'y oblige. D'où la question : quel est, en pourcentage, le risque d'incendie dans une salle des machines ? Si ce chiffre était connu, cela permettrait de faire la part entre ce qui relève du fantasme "risque zéro" ou de la lutte contre un risque réel se produisant trop souvent. Recourir aux machines à la place des humains n'est jamais le bon choix quand il s'agit de faire face à des événements imprévus exceptionnels, mieux vaut miser sur le professionnalisme. Et obliger des petites entreprises ou artisans à faire un investissement de plusieurs milliers d'euros sans leur laisser un délai suffisant pour provisionner la dépense, revient à les asphyxier financièrement.



Salle des machines protégée

- 2 ° **LOI D'URGENCE COVID-19.** Rappelons que c'est le souvenir du virus de la grippe dite espagnole de 1918 (plus de 50 millions de morts dans le monde dont environ 400 000 en France) qui rend plus effrayant le virus de 2020. Et, comme devant une catastrophe naturelle, ce sont les plus faibles (individus ou entreprises) qui payent le prix le plus fort, le **parlement** (députés + sénateurs) vient d'adopter, en urgence, une loi publiée au Journal Officiel du 24 mars. Cette loi est encore à préciser par des décrets du **gouvernement** qui pourra, même, se substituer au parlement par le biais d'ordonnances. Dans l'urgence, des quatre titres de la loi, seuls deux sont essentiels pour le citoyen ordinaire : les conséquences de la déclaration de l'état d'urgence sanitaire et les mesures d'urgence économique et d'adaptation. Voici ce qui peut être retenu.
- 3 ° L'ETAT D'URGENCE SANITAIRE (ÉUS) est déclaré par décret et peut ne concerner que des circonscriptions territoriales limitées (communes, départements, ...), et pas nécessairement tout le pays. La durée de cet état sera, au maximum d'un mois, une durée supérieure ne pourra être fixée que par une loi (parlement). Mais un décret (gouvernement) pourra y mettre fin avant que le délai ne soit écoulé. Ceci dit, dans la situation présente, l'ÉUS est déclarée pour deux mois donc jusqu'au 23 mai, fin de journée. Espérons qu'un décret n'en limite l'application qu'aux circonscriptions les plus contaminées. Pour les libertés qui sont suspendues pendant cet état, voir [ici](#).
- 4 ° Les **MESURES D'URGENCE ECONOMIQUE ET D'ADAPTATION** sont nombreuses et complexes et ont pour but de remédier aux "conséquences économiques, financières et sociales" de l'épidémie. Pour l'essentiel, retenons : le soutien de la trésorerie des entreprises, l'aide à celles dont la viabilité est mise en cause, la modification des dates de prise d'une partie des congés payés (fonction publique comprise), la mo-

dification des obligations des entreprises à l'égard de leurs clients et fournisseurs, en particulier en ce qui concerne **les contrats de vente de voyages et de séjour** (s'ils sont dans le cadre de l'article L211.14 du code du tourisme), l'adaptation des délais de réalisation par toute personne de **contrôles** (de coque par exemple), de **travaux** (d'installation d'extinction d'incendie par exemple) et prescriptions de toute nature imposées par les lois et règlements. Pour plus de précisions voyez avec votre **groupement** professionnel préféré.

- 5 ° Sondage intéressant fait par l'**UNION DES ENTREPRISES FLUVIALES** auprès de ses adhérents et sympathisants. Question : des quatre manques les plus flagrants ressentis par les professionnels, lesquels paraissent prioritaires à résoudre (absence de **représentation** de leurs profession, **d'information**, de **conseil** ou **d'assistance**) ? Pour la trentaine d'entreprises questionnées, la priorité est l'absence de représentation de leurs professions. Bizarre, depuis quelques années déjà, des groupes prétendent représenter la profession, telle la défunte CNBA qui a passé autant d'année à représenter le transport de marchandises que la pente d'eau de Montech à fonctionner (35 ans). Si elle était utile, pourquoi aucune réaction d'ampleur n'a marqué sa disparition ? Si elle ne l'était pas, pourquoi avoir attendu autant avant de la dissoudre ?



Fermeture à la navigation du canal des Deux Mers à partir du 17 mars et jusqu'à nouvel ordre, selon l'avis à la batellerie n° 2020/014017 "risque pour la sécurité publique" (*ne serait-ce pas plutôt la santé ?*). Les transporteurs de passagers n'ont plus qu'à attendre les ordres en regrettant de ne pouvoir agir de la sorte avec leurs clients qui ont annulé leurs réservations. Le site du siège de VNF est plus précis et

fixe au 20 avril la date à laquelle la navigation «**pourrait**» reprendre. Pauvre **CANAL DU MIDI**, après le champignon du chancre coloré, le virus du Covid 19, la nature s'acharne sur les professionnels qui ont besoin de cette voie d'eau pour vivre. Il ne manquerait plus que ce canal soit classé "monument historique" pour compliquer et rendre plus onéreux les moindres travaux sur l'ouvrage et ses abords.

- 7 ° On peut comprendre que, travaillé par divers lobbies, VNF qui raisonne encore comme il y a trente ans, à l'époque où son siège a été installé dans le Nord, préfère ne se consacrer qu'aux voies d'eau dédiées au transport de marchandises, et encore de préférence, celles à grand gabarit, toutes situées au cœur de l'Europe. Et, cherche à refiler aux collectivités territoriales les voies d'eau qui n'entrent pas dans ce cadre. Cette agence de l'État devrait, cependant, respecter une réglementation plus que nationale, européenne, qui met sur le même pied d'égalité le transport commercial de passagers et de marchandises. (à voir, vite, avant disparition de la page <https://www.vnf.fr/vnf/alertes/mesures-exceptionnelles-mises-en-place-sur-le-reseau-vnf/>). Non, les transporteurs de passagers (entreprises ou artisans) ne sont pas plus **professionnels du tourisme** que de la restauration ou de l'hôtellerie, ils sont **professionnels du transport fluvial**, n'importe quel professionnel de la voie d'eau le sait.

- 8 ° **C'est du vécu.** Remontant le fleuve par une nuit noire, un « chimiquier » transportant plus de 2 000 tonnes d'un gaz toxique entre dans une écluse et s'amarre en attente d'éclusage. Le chef de bord voit, alors, à l'ouverture de la porte amont de l'écluse s'ouvrir, en même temps, la porte aval. La masse d'eau qui entre et n'est plus retenue balaye le bateau malgré son moteur mis à pleine puissance par le conducteur, les amarres qui lâchent et du béton arraché qui, à son tour, emporte la timonerie. Bravo à l'équipage au courage et à l'expérience confirmés. Avec une timonerie démontée, ils ont pu manœuvrer la vanne police coupant l'alimentation du moteur toujours à pleine puissance. Quant au bateau, bien que plié dans l'accident, (photo) à peine une petite fuite de gaz, vite colmatée.



- 9 ° **Signalisation pittoresque.** Ce panneau dans les deux sens. S'il y a plusieurs arches, unique et laquelle est à double sens. Mais, quand il n'y en



signale que le passage de l'arche est autorisé c'est bien utile pour savoir laquelle est à sens à qu'une ?



* * *

Fluviactualités d' ...

AVRIL 2020

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- 1 ° Une des multiples évidences de l'actuel épisode viral peut être reliée au monde fluvial. C'est que les phénomènes naturels se rient des séparations (territoriales, politiques, culturelles, ...) qu'invente l'espèce humaine. Ces faits de la nature n'en ont cure et, s'il est tout juste possible de les ralentir (et à quel prix), **on n'empêche pas plus un virus de circuler que l'eau de couler**, quelles que soient les barrières mises en place... L'espèce humaine et ses représentants les plus éminents pourraient-ils s'en souvenir ?
- 2 ° Et puisqu'on parle de séparation qui sait qu'un "groupe d'études des voies navigables" de 35 députés représentant 21 départements existe à **L'ASSEMBLEE NATIONALE** ? Vue de près, sa composition explique, peut-être, la plus grande attention portée au transport de marchandises, aux canaux du Nord et de l'Est et au **grand gabarit**, en général. Jugez-en : 8 départements de deux régions (Hauts de France et Grand Est) détiennent une majorité absolue de 18 membres dont la présidence de la commission et le secrétariat. Alors que 6 départements de 4 régions au potentiel fluvial et touristique incontestable (Bretagne, Pays de la Loire, Nouvelle Aquitaine et Occitanie) n'y ont qu'à peine, 8 députés. Un ancien premier ministre avait bien raison de dire qu'il y a une France d'en-haut et une France d'en-bas. Bon, pour être juste, celle d'en-haut a davantage été infectée par le virus ..., mais les voies d'eau n'y seraient pour rien.
- 3 ° Initiative pleine d'à-propos d'un groupement toulousain. Constatant le marasme durable dans lequel sont plongés les professionnels du transport fluvial, **VALERIE PIGANOL**, présidente de "Toulouse au fil de l'Ô" demande au président de VNF, **LAURENT HENART**, l'annulation, pour 2020, de toutes les contributions perçues par son établissement sur le domaine public fluvial. Silence total de l'intéressé pour l'instant.
- 4 ° VNF communique "*pour soutenir (...) la navigation touristique et de plaisance, VNF (...) a supprimé depuis le 13 mars tous les péages pour les bateaux de commerce jusqu'à ce que la situation soit revenue à la normale*". L'établissement reconnaît, enfin, que les bateaux de transports de passagers, fussent-ils touristes, sont aussi des bateaux de commerce comme ceux transportant des marchandises ; un bon point pour cette sincérité. Mais, parler de soutien, ça se discute. Ce péage est l'achat du **droit de circuler sur une voie publique** et sa justification est douteuse par rapport à d'autres supports de déplacements. Est-ce qu'on fait payer les piétons pour avoir le droit de circuler sur les trottoirs ? Ou les promeneurs qui s'oxygènent dans un parc public ? Ou les véhicules lourds sur les routes ? Où est le soutien à supprimer un péage qui autorise la circulation quand elle est interdite ? Et faut-il être loin des réalités économiques pour imaginer que les passagers vont affluer aux passerelles d'embarquement dès le 11 mai si, à cette date, la situation est "*revenue à la normale*" ?

- 5 ° En prime, VNF retarde au 29 mai la reprise de la navigation touristique et de plaisance sur ses voies de petit gabarit (4 300 km, tout de même). Trois semaines de plus que la date prévue par l'État pour le déconfinement économique au motif de remettre en état ce réseau. N'est-ce pas inciter les professionnels à se manifester auprès de leurs élus pour que les collectivités débarrassent VNF de ces voies d'eau ? Et en reprennent la gestion ? Et que VNF se consacre au **grand gabarit** ? Cela s'est fait, d'ailleurs, voici quelques années pour les routes, sauf qu'elles ont été transférées en meilleur état. Jeu dangereux, l'État y perdra aussi (voir brève n° 8).



- 6 ° Mme Virginie **ROZIÈRE** – ingénieure des Ponts et Chaussées (comme la presque totalité des directeurs généraux de VNF (excepté celui en poste) et élue radicale (mais de gauche, l'actuel président de VNF l'étant, aussi, mais du centre) – vient de se faire débarquer de la présidence du comité régional du tourisme (CRT) d'Occitanie par la présidente de région **CAROLE DELGA**. Il lui est reproché, entre autres, de ne pas avoir fait réponse à des demandes de partenaires, telle la ville de Lourdes. En octobre 2018, l'**UNION DES PENICHES DE CROISIÈRES** avait rencontré Mme Rozière au cours d'un salon à Cahors. Échange sans lendemain, hélas. Espérons que, dans le contexte actuel, sa ou son successeur(e) soit plus à l'écoute des transporteurs professionnels (ainsi qu'à la demande de la ville de Lourdes, bien évidemment). Les partenariats ont intérêts à fleurir ce printemps ...
- 7 ° MME SYLVIE **ROUILLON-VALDIGUË**, vice-Présidente de l'Agence d'attractivité de Toulouse, fait savoir qu'un Comité interministériel du tourisme (CIT) se tiendrait, courant mai, afin d'examiner des « *mesures indispensables pour faciliter la reprise dans le courant de l'été* ». Elle sollicite, donc, l'avis des professionnels du transport fluvial de passagers, notamment de touristes. Vu la diversité des bateaux (avec ou sans restauration, avec ou sans cabines, avec ou sans toilettes, ...) et la quantité de contraintes qui se profile à l'horizon pour tout rassemblement de personnes (et l'obsession du risque "zéro"), il est plus que conseillé à ces professionnels – seuls ou par leurs organisations professionnelles – de faire connaître leurs propres **contraintes et propositions** à l'office de tourisme de leur port d'attache ou mieux, leur CRT. Celui-ci relaiera leurs observations au CIT.
- 8 ° Les usagers du domaine public fluvial adressent un grand merci aux députés **J.-F. PORTARRIEU** (5^e circ. de Haute Garonne) et **E. MENARD** (6^e circ. de l'Hérault) pour le relais assuré, à l'Assemblée, des préoccupations des professionnels de l'économie fluviale. Le premier en posant une question (n° 28214 onglet "questions") au secrétaire d'État aux transports. La deuxième pour un amendement sur l'exemption de la redevance pour occupation du domaine public qui, hélas, a été rejeté par l'assemblée. Rappelons que l'économie fluviale comprend des impôts, directs et indirects, payés par les entreprises et leurs équipes ainsi que leurs clients au profit de l'État.
- 9 ° Un peu de **réglementation** (d'absence de réglementation, plutôt). Nous avons vu (Fluviactualités septembre 2019 – brève n° 4) comment en laissant dans le flou les dates fixant un délai, l'administration pouvait faciliter ou compliquer le traitement de la demande d'un administré ; il s'agissait d'une demande de permis de conduire un bateau de plaisance. Idem pour les certificats de navigation des bateaux. Ainsi, la durée de validité d'un certificat renouvelé peut commencer à l'échéance du certificat périmé ou à la date du contrôle de la coque mise à sec, ou encore, à celle de la signature du certificat car aucune règle n'existe en la matière. A la sortie, sur un certificat valable entre 5 et 7 ans, la perte de durée de validité peut dépasser 20 %. Est-ce que la date limite pour consommer un yaourt est fixée, selon les cas, à la date de fabrication, de sortie de l'usine ou d'arrivée au magasin ?
- 10 ° **Signalisation pittoresque**. Cette perche de manœuvre au sortir d'une écluse avalant (dans le sens du courant) est bien placée. Mais qui aurait l'idée, pesant plus de 250 kg, de se pendre à cette potence ?



* * *

Fluviactualités de ...

MAI 2020

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- 1 °** Quoiqu'il puisse être reproché au gestionnaire de voies d'eau national – **VOIES NAVIGABLES DE FRANCE** – notamment sa mission d'extension et de promotion des voies navigables au bénéfice du transport de marchandises et des voies à grand gabarit pour les unités de plus de 1 000 tonnes, il ne faut pas oublier que cet établissement, sous tutelle de l'État, fonctionne sous son contrôle. Et que les choix de l'État, c'est-à-dire des gouvernements successifs toutes couleurs confondues depuis au moins 20 ans, consistent, comme en matière routière, à ne s'engager que sur des voies européennes. Le hic, c'est que, si seules certaines routes sont européennes, toutes les voies d'eau, exceptés deux marais, ceux de Brière et de Bourges, sont européennes. Pourquoi, dès lors, cette différence de traitement entre petit et grand gabarit ?
- 2 °** L'abandon progressif par VNF du "petit gabarit" réservé aux bateaux ne transportant pas plus de 400 tonnes condamne, irrémédiablement, ces voies pour le transport de marchandises en raison de leur faible compétitivité face au transport routier. Pourquoi, dans ce cas, les maintenir dans le réseau européen avec les coûts qui s'ensuivent pour les bateaux et la formation des équipages ? D'autant que les transporteurs déjà mécontents du niveau d'entretien des voies et qui peinent à mettre leur profession au niveau européen sont en droit d'exiger qu'il en soit de même des voies. Une exigence qui ne va pas vraiment inciter les régions du Sud à prendre la gestion de leurs voies malgré leurs attraits touristiques. À séparer transport de passagers et de marchandises, chacun s'est enfermé dans sa spécialité. Les collectivités territoriales du Nord l'ont compris en investissant dans le canal à grand gabarit Seine Nord Europe dont l'objectif principal est le transport de marchandises. Que font les régions du Sud ? Et dire qu'il existe un ministre de la **cohésion du territoire** ! Si c'était de la cohérence des politiques, on friserait le ridicule.
- 3 °** Est-ce que la liberté de naviguer annoncée par VNF à partir du 11 mai, sans franchissement d'ouvrages puisqu'ils sont à l'arrêt, ne ressemblerait pas plutôt à une **entrave à la libre circulation des personnes et des biens**, pas très appréciée par l'Europe ? Après tout, les infrastructures de transport routier n'ont pas été fermées pendant le confinement. Encore un exemple d'aide directe accordée au transport routier et refusée au transport fluvial.
- 4 °** Cette crise aura, entre autres, mis en évidence la **confusion abyssale** dans laquelle est tenue la profession de transporteur fluvial par les autorités publiques. Voici, sans citer de nom, quelques exemples. Ici, un service, au lendemain du décret du 11 mai, ne sait que répondre à un transporteur souhaitant reprendre son activité. Là, un autre interdit les "*activités touristiques de promenade*". Ailleurs, au contraire, on autorise "*la navigation des bateaux de type touristique*". Pourtant, le décret du 11 mai est parfaitement clair et traite des divers moyens de transport en commun : fluvial et maritime dans l'article 4, aérien (article 5), ferroviaire et routier (article 6). Mais, il est vrai que la navigation permet des combinaisons diverses plus difficiles à traiter : navigation et restauration, établissement flottant et accueil de public ... Transporteurs fluviaux, que n'engagez-vous un bon communicant pour assurer la promotion de votre profession ?



- **5 °** Le **pompon de la confusion** va à l'autorité d'un département littoral, donc maritime et fluvial, qui a refusé la reprise de l'activité à un transporteur de passagers ayant pris l'initiative de poser la question. Cette autorité oppose au professionnel le chapitre 3 (rassemblements, réunions ou activités) et son article 9 du décret qui interdit les activités nautiques et de plaisance. Comment peut-on confondre les activités de plage ou dans l'eau (baignade, pédalo, beach-volley, ...) qui rassemblent facilement plus de 10 participants avec le transport de passagers ou la navigation de plaisance qui sont des modes de transport traités par le chapitre 2 (déplacements et transports) de ce décret ? Est-ce qu'il n'y a pas de la part de cette autorité un a priori négatif sur le transport fluvial et la navigation à aller chercher dans un texte ce qui l'interdit en passant sans s'arrêter sur ce qui l'autorise ? Et pour le pompon, juste au-dessous, n'oublions pas l'autorité qui veut appliquer aux bateaux les règles des établissements recevant du public. Règles déjà validées par le certificat de navigation du bateau. Transporteurs fluviaux, que n'engagez-vous ... (voir brève n° 5) ?
- **6 °** A la décharge de ces personnels, il faut bien dire que, si la lecture du **DECRET N° 2020-458** (Ici) était assez facile (bien que fastidieuse) pour peu qu'on sache lire un minimum, sa compréhension était, en revanche, un peu plus complexe. Le chapitre 2 traite des "déplacements et transports", le 3 des "rassemblements, réunions et activités", le 4 des "établissements recevant du public". Pour un simple particulier sans connaissances de ce domaine, ni du mode d'emploi de ce texte, un bateau à passagers relèverait de tous les chapitres ; d'où la quantité de sottises produites. Appliquer une réglementation est un vrai métier tout comme transporter des passagers, des marchandises, gérer un restaurant, ... D'autant que le décret s'applique à des millions de personnes, donc à autant de cas individuels.
- **7 °** Puisqu'on parle de qualifications et d'autorités, chacun aura entendu pendant des semaines, cette campagne officielle martelant qu'une personne infectée **contaminait, quotidiennement en moyenne,** trois autres personnes. Ce qui, mathématiquement, donnait, jour après jour, 3, 9; 27, 81, ... au bout d'une vingtaine de jours, la totalité du pays était atteint. Ce chiffre moyen n'a plus été avancé du jour où est apparu qu'un premier patient avait été infecté dès la fin novembre 2019 au lieu de février 2020. Donc, soit le premier virus entrant était paresseux, soit les concepteurs de la campagne forçaient, un peu, la dose. On espère que les règles techniques édictées pour la sécurité du transport fluvial ne sont pas conçues avec la même désinvolture.
- **8 °** A noter des **modifications récentes du code des transports.** Elles concernent :
 - *Le jaugeage d'un bateau qui est, comme chacun sait, (Voir V. Melgoso - "guide pour la navigation fluviale" page 59). le marquage sur la coque de repères permettant de mesurer, facilement, le volume d'eau que déplace un bateau. Volume d'autant plus important que le bateau est chargé. Le jaugeage étant obligatoire pour, entre autres, les bateaux déplaçant plus de 10 m³ ce sont, désormais, les experts qui sont chargés de cette opération suite à la disparition des experts-jaugeurs de l'administration.*
 - *La dispense de passage de l'administration (commission de visite) dans certaines conditions lors de la demande de certificat de navigation.*
 - *Les conditions de pilotage d'un bateau dans les zones mixtes fluviales et maritimes.*
- **9 °** L'association des Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie (**ARCAO**) a réuni son conseil d'administration par visio-conférence, le 25 avril. V. Melgoso de Fluviaconseil a été admis à la vice-présidence. Le conseil en a, aussi, profité pour écrire à l'excellent conseil départemental de Lot-&-Garonne pour faire savoir son approbation quant au projet du département de franchir le barrage sur le Lot à Fumel. Avec une légère réserve sur le moyen utilisé (grutage) car peu apprécié des loueurs de bateaux et peu compatible pour les bateaux à passagers, un travail avec les services techniques a été proposé.

• **10 °**



Avec la fin du confinement, le transit des **matériels flottants** (terme réglementaire) sur les voies peu entretenues a repris. On espère que celui sur la photo ci-contre n'aura manqué à personne. Et surtout qu'avec la "sortie" de crise qui s'annonce, personne n'aura besoin d'aller le repêcher.

* * *

Merci aux différents contributeurs qui ont aidé (photos, informations, ...) à la réalisation de ce numéro

Fluviactualités de

JUIN 2020

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- 1 ° Pourquoi le transport fluvial – de passagers en particulier – est-il traité en moyen de transport marginal ? Par exemple, lorsque sont rangés dans la catégorie professionnelle “tourisme ou plaisance”, les transporteurs fluviaux de passagers. Ce moyen de transport a sa place dans des grands centres urbains. La preuve ? Les lignes régulières de transport public à Bayonne, Bordeaux, Nantes, Lyon, Paris ... Sans compter, lors de grands événements sportifs ou festifs, la suppléance qu'assure le transport fluvial aux autres modes de transport. Depuis plus de 30 ans, l'Europe régleme, par le biais de plusieurs directives, le transport par chemin de fer, par route **et par voie navigable**, y compris dans l'accomplissement d'un service public. Une directive précise, d'ailleurs, que *"les autorités compétentes doivent pouvoir choisir librement leur opérateur de services publics, en tenant compte des intérêts des petites et moyennes entreprises,"* Hélas, cette directive ne vaut que pour la route et le rail.



Navette urbaine à l'embarquement
- 2 ° Il est certain que le culte du grand, du gros, du pharaonique qui imbibe nos **mentalités consuméristes** dessert les petites entreprises ou artisans, opérateurs majoritaires du transport fluvial. Les croisières dont on parle se font sur des paquebots jaugeant plusieurs milliers de tonnes ou coûtent des milliers d'euros lorsqu'elles se font sur des unités plus modestes. Les projets de canaux "à grand gabarit" se chiffrent en milliards ... Pourtant les classes découvertes pour les écoliers, les séjours des colonies de vacances, les petits bateaux à passagers sont des composantes importantes du transport fluvial. Et n'entraînent pas de grandes concentrations de personnes dont le récent épisode sanitaire a mis en évidence les risques. Risques qu'évoquait déjà Fluviaconseil (octobre 2019 – brève n° 9) quelques semaines avant la découverte des premiers cas d'infection au coronavirus ...



Ici, sept modestes "tous" de Loire mais 6 000 passagers par an.
- 3 ° Et si l'effacement des transporteurs fluviaux du discours officiel sur la mobilité était l'indice de la **rivalité entre transports routier et fluvial** ? Car pour consacrer davantage de moyens au transport fluvial, sans augmentation d'impôts, il faut les prendre au secteur routier ; or qui se souvient du sort de l'éco-taxe (ou taxe poids lourds). Mais il y a pire sur les misères faites aux transporteurs fluviaux.
- 4 ° Le péage facturé aux transporteurs privés de passagers, alors que la réglementation ne l'exige que pour les transporteurs publics, est symbolique. Tout autant que l'obligation de mise en concurrence des transporteurs français en arrêt momentané, contraints de demander des autorisations d'occuper le domaine public, que l'Europe estime ne pas devoir s'appliquer aux services de transport. Le confinement a, aussi, été l'occasion d'autres iniquités telle l'interdiction imposée par une autorité locale de reprise du service des bateaux d'excursion journalière, au motif de l'interdiction nationale des activités de plage et de plaisance. Ou encore, cette organisation professionnelle "**bien placée**" qui annonce l'interdiction de circuler faite aux péniches hôtels la veille du jour où le Journal Officiel les y autorise (sous conditions). Et l'annulation, envisagée dans le projet de loi de finances, de la redevance pour les occupants du domaine public qui ignore les inégalités de situation. Calculée pour 3 ou 4 mois (selon les cas), cette annulation ignore que certaines voies, telle la Seine, sont ouvertes à la navigation toute l'année quand d'autres ne le sont que 7 à 8

mois. Mais, dans les deux cas, l'occupation est facturée toute l'année. Était-ce si difficile de rapporter la durée de l'exonération à la durée d'ouverture à la navigation ? Le "geste" fiscal n'a pas la même portée dans un cas comme dans l'autre.

- 5 ° Félicitations à **JEAN ABELE**, personnage courtois, nommé secrétaire général de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France), établissement public de l'État. Pourvu qu'il se souvienne d'avoir été directeur territorial de la délégation Sud-ouest de VNF et qu'il ait gardé en mémoire la situation faite aux canaux à "petit gabarit"....



Il y a urgence !

- 6 ° Initiative intéressante de VNF qui élabore une stratégie immobilière pour redonner une nouvelle vie à ses locaux vacants (maisons éclusières, locaux techniques,). D'autant que l'établissement confie cette mission à un organisme extérieur : **LA SCET** (Services Conseil Expertises Territoires) qui va questionner des utilisateurs du domaine public fluvial pour "prendre la température". Un échantillon de ceux-ci sera interviewé pour dégager, de leurs témoignages, les pistes qui feraient renaître ce joyau du patrimoine national (et mondial de l'humanité), en conjuguant l'immobilier et la navigation. Espérons que la démarche aboutisse mieux que celle qui a recensé le domaine public fluvial. Entamée voici plusieurs années déjà, elle est sans résultat notable à ce jour. Question vitale : qui va fédérer les initiatives à venir pour en assurer la cohérence ?
- 7 ° Les normes techniques européennes que doivent respecter les bateaux sont si contraignantes pour des bateaux anciens, construits pour durer (certains approchent, voire dépassent, le siècle d'existence), qu'elles nécessitent des dérogations. Mais sur quelles bases objectives déroger ? Un arrêté du 13 mars 2020, dit "du danger manifeste", vient de le préciser. Bien qu'un peu long – il traite tous les articles de **L'ES-TRIN** (250 environ) – sa lecture vaut le détour (équipements fixes d'extinction d'incendie, évacuation des eaux usées, ... etc). Mais rendre objective une situation, pour savoir si une dérogation est possible, n'exclut pas le risque d'erreur d'appréciation. Fluviaconseil fera un petit point à ce propos, un de ces jours.
- 8 ° Voici un exemple récent d'erreur d'appréciation par un établissement public d'une règle lui interdisant de subventionner des voyages sans lien avec son objet. Après en avoir financé un qu'elle avait considéré comme un voyage d'étude, cet établissement s'est vu condamné pour avoir, en fait, subventionné un voyage d'agrément au bénéfice, notamment, d'une association locale. Là se trouve un des risques pointés par Fluviaconseil sur la concentration (du pouvoir) et la proximité (des décideurs). Heureusement l'État veillait.
- 9 ° Les entreprises de navigation intérieure, souvent de petite taille, vont "laisser du personnel sur le quai". Peut-être même certaines y resteront-elles aussi. La perte totale des revenus qui va durer beaucoup plus que l'état d'urgence n'est pas compensée par la diminution des dépenses. Et la saison perdue ne se retrouvera jamais. Dans la jungle de la concurrence pour la survie économique qui va suivre, il faut saluer l'initiative de 3 professionnels – 2 transporteurs de passagers et 1 loueur – organisant, à leurs frais, le 6 juin, une journée "portes ouvertes" pour la reprise de la navigation. Et y invitant des élus locaux pour qu'ils découvrent leurs métiers et la voie d'eau. Ces thèmes, hors leur côté folklorique, sont peu connus et sources de méfiance de la part des décideurs publics. **L'UNION DES ENTREPRISES FLUVIALES**, pour sa part, met bientôt, sur son [site](#), un annuaire en cours de constitution des "pros" sérieux.



Port de Gardouch (31)



- 10 ° Ces deux murs qui encadrent un accès d'écluse sont classés monuments historiques ! Et patrimoine de l'UNESCO ! Dans la propre ville qui a vu naître le concepteur et constructeur de la voie d'eau. Les graffitis ne sont que la partie visible de l'irrespect marqué au monument ; l'architecture autant que les matériaux de la passerelle comme des murs en témoignent aussi. Voyez la différence d'environnement avec la photo illustrant la brève n° 1.



* * *

Merci aux différents contributeurs qui ont aidé (photos, informations, ...) à la réalisation de ce numéro.
Une remarque, une information, une suggestion ! naviguervers@fluviaconseil.fr

Fluviactualités de ...

JUILLET 2020

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- 1 ° La réglementation d'occupation du domaine public fluvial (DPF) témoigne bien du peu d'intérêt des pouvoirs publics pour le transport fluvial, jugez-en. Pour naviguer – donc occuper – le DPF, le navigant paye un péage sur le réseau de l'État géré par VNF. Ce péage varie selon la durée annuelle de navigation choisie par le navigant ; il se distingue de l'occupation qui, elle, se paye sur l'année. Les deux – stationner et occuper – ne sont pas censés se cumuler, d'ailleurs au-delà de 30 jours, **le “stationnement” se transforme en “occupation”**.

L'occupation est interdite en dehors des zones délimitées pour cela. Dans ces zones où la présence d'occupants en situation régulière (ou pas) peut être facilement contrôlée, une redevance est facturée bien que le gestionnaire n'ait aucune obligation de service à accomplir. Royal, non ? Pour circuler une voiture payant péage doit elle, en plus, s'acquitter d'un droit de stationnement quand elle s'arrête ? Si c'est ça la promotion du transport fluvial ... Espérons que la nouvelle ministre de la transition écologique s'en préoccupe avec les cinq membres de cabinet supplémentaires qu'elle vient d'avoir l'autorisation de recruter (comme les autres ministres, d'ailleurs).



Et sur la berge, 30 jours aussi ... ?

- 2 ° Nous avons vu (Fluviactualités sept 19 brève4 et avril 20 brève9) comment, l'administration, en jouant sur le temps ou l'espace, use de son pouvoir discrétionnaire pour accepter ou rejeter des demandes. En voici un nouvel exemple. **Trente jours** est le maximum de stationnement autorisé **au même endroit** à un bateau sans avoir à payer la place. Au-delà, il doit aller dans une zone réservée (cf brève ci-dessus). Le navigant (professionnel ou plaisancier) qui ne veut pas payer de redevance, au vu des kilomètres de berges libres, peut à l'échéance de ses 30 jours de stationnement continu, déplacer son embarcation d'une certaine distance pour ne pas faire ventouse. Mais de combien ? Silence des textes (et de l'administration). On pense à Fernand RAYNAUD expliquant combien met le fût d'un canon à se refroidir : un certain temps. Dans notre exemple, c'est d'espace qu'il s'agit ... et c'est moins rigolo.
- 3 ° Après son échec à l'élection municipale de Nancy, **Laurent HENART** va, sans doute, devoir quitter la présidence de VNF. Le gouvernement reconduira t'il un élu du Nord ou de l'Est comme en 2009, 2014 et 2019 ? Ou va-t-il choisir une personnalité géographiquement plus centrée ? Et enfin mettre un terme à cet entre soi nuisible au transport fluvial, en général, en France. La France dont le réseau fluvial serait le plus important d'Europe. Alors pourquoi ne s'intéresser qu'à celui du Nord et de l'Est ... ?
- 4 ° Malgré l'obligation de détenir un **certificat de jaugeage** que fait le code des transports aux bateaux déplaçant 10 m³ ou plus (sauf les transports de marchandises au port en lourd inférieur à 20 tonnes), celui-ci tombe en désuétude. Les experts jaugeurs des services instructeurs – espèce aujourd'hui disparue – étaient, auparavant, chargés du jaugeage. Depuis avril, c'est aux organismes de contrôle qu'il faut le demander. Fluviaconseil a pris contact avec la seule société de classification française agréé au niveau européen pour connaître la procédure puis faire un retour d'information. Ce certificat doit, obligatoirement, être à bord ; à défaut, une amende de la 1^{ère} classe (38 €) est appliquée ; et l'absence de marques d'enfoncement et d'échelles de tirant d'eau, obligatoires elles aussi, c'est de la 3^e classe (450 €). Ceci dit, quand l'amende d'une situation irrégulière coûte moins que de se mettre en conformité, on peut s'interroger.
- 5 ° Le transport fluvial de passagers est, enfin, reconnu dans la réglementation de la circulation quotidienne. Ceci malgré la remarque de l'actuelle ministre de la transition écologique qui limitait, aux

mobilités du quotidien, les débats d'une table ronde sur la loi d'orientation des mobilités. Et les transporteurs de passagers ou "plaisanciers professionnels" (selon les termes de VNF) n'en faisaient pas partie. Le **décret du 10 juillet qui suit la fin de l'état d'urgence sanitaire** indique les mesures à mettre en place par les transporteurs fluviaux à l'égal des maritimes. Ainsi que des gestionnaires d'établissements flottants. Consultez-le [ici](#), Fluviaconseil l'a condensé, il peut vous être utile particulièrement en ce qu'il distingue bien les bateaux proprement dit (transports de voyageurs) des établissements flottants.

- **6 °** Toutes les constructions flottantes ne sont pas des bateaux. Pour cette raison, elles ne sont pas soumises aux mêmes règles qui sont autant de contraintes différentes pour leurs propriétaires ou exploitants. Une construction en stationnement permanent ou ne se déplaçant que très rarement (exemple : un bateau-logement), même si elle a l'apparence d'un bateau n'en est pas un, réglementairement ; c'est un établissement flottant. Commercialement, il ne reçoit pas de passagers mais **du public**. Alors qu'un bateau **recevra des passagers** ; pourra, en plus, **les restaurer** et, même, éventuellement **les héberger**. Avec une couche de règles différentes à respecter pour chacune de ces fonctions. Ce sont toutes ces possibilités qui font, mine de rien, la complexité de la navigation intérieure. Amateurs s'abstenir ..., ou se former.

- **7 °** Belle réussite pour cette reconversion de maison éclusière qui devient un restaurant. Son exploitant est garanti par un bail de 18 ans, côté administration. Et côté clientèle, une voie routière fréquentée dans une banlieue métropolitaine peuplée passe devant la maison. Plus en amont, à 21 km (4 écluses), un autre restaurant est installé, et à 32 km (8 écluses) se trouve un port abritant un loueur de bateaux sans permis. Enfin, en passant la 10^e écluse, on est au bief de partage des eaux, à l'équilibre **entre océan et Méditerranée**. Il y a là un potentiel qui ne demande qu'à se développer (multiples connexions voie d'eau – route – rail – piste cyclable). Seule fausse note pour notre exploitant, le comptable public qui réclame le loyer y compris lorsque le restaurant était fermé soit pour cause de retard des travaux faits par le gestionnaire, soit pour cause de "covid19". Chacun qualifiera, selon ses convictions, le propriétaire ; façon auvergnat – "un sou est un sou" ou façon propriétaire – vautour.



Se restaurer au bord de l'eau
dans une métropole

- **8 °** La Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (**CNBA**), établissement public créé en 1982 et représentant les transporteurs fluviaux majoritaires à l'époque (ceux du transport de marchandises) a, donc, été dissoute en 2019. Et, de surcroît, condamné, en 2020, par la Cour de discipline budgétaire et financière pour des dépenses irrégulières. Le président de cet établissement public pouvait-il éviter sa dérive ? **Non**, au vu de l'écart se creusant chaque jour davantage entre le monde des gouvernants et celui des gouvernés. Les dirigeants de cet organisme public étant, avant tout, des hommes de terrain peu à l'aise dans l'univers abstrait des règles et des procédures. Mais, **peut être, que oui** si la CNBA n'avait pas refusé d'intégrer les transporteurs de passagers préférant l'entre soi à l'ouverture. Le premier président de la CNBA - **RENE MONTAUT** – était président de l'association des transporteurs fluviaux du midi (**ATFM**), ATFM qui existe toujours ..., et depuis 1935.
- **9 °** Entre les arrêts de la navigation pour cause de "covid 19" (plus de 3 mois), de "chômage" (plus de 2 mois), de pannes d'ouvrage, de ruptures de berge, ... l'image du canal et la santé des entreprises fluviales s'enfoncent dans le marasme ..., **comme la planète**.

10 ° Cette péniche presque centenaire est mal en point. Après lecture de la brève n° 6, on s'interroge sur les règles qui n'ont pas été respectées pour se trouver à prendre l'eau ainsi. En tout cas, pas de celles des engins flottants dont parle l'avis à la batellerie qui signale l'incident. Tout **engin flottant** porte des installations pour des travaux en eaux intérieures. On se comprendrait mieux si on parlait la même langue, entre professionnels, ce doit être un minimum.



Bateau de plaisance, de collection,
établissement flottant ... ?

* * *

Merci aux différents contributeurs qui ont aidé (photos, informations, ...) à la réalisation de ce numéro
Une information, un commentaire, une question naviguervers@fluviaconseil.fr

Fluviactualités d' ...

AOÛT 2020

... à L'ARRACHE-PIÈCE

• 1 ° Des

vertus du partenariat, y compris aux missions régaliennes ^(*). Pour qu'un chef de bord (et d'entreprise) redonne à son permis professionnel national vieux de presque 40 ans (et toujours valable) une jeunesse européenne, il a fallu s'y mettre à quatre. En cause : la valse et la complexité des modifications réglementaires au long de ces années. Le professionnel concerné, le ministère des transports, Fluviaconseil et la sénatrice de Gironde – Nathalie **DELATTRE** – qui s'est assurée, *in fine*, de la bonne communication entre les intervenants ont pu démêler une situation devenue critique. Une société d'assurance conditionnait son intervention à la présentation de "papiers" à jour.

(*) Régalien vient de royal. Régal – royal, tout le monde comprend.

• 2 ° Car, aujourd'hui, un bon professionnel se mesure à l'aune de ses connaissances et respect des règles, écrites ou de l'art. Ce qui donne l'occasion d'expliquer aux gestionnaires de voie d'eau ce qu'est, réglementairement, un **engin flottant**. C'est ça →



← Ça, en train de couler, c'est un **bateau** (si son moteur est en état de le déplacer immédiatement) ou, alors, un **établissement flottant**.

C'est certifié sur leur certificat de navigation (s'ils en ont un). Les règles à respecter (de construction, d'équipage, de navigation) sont différentes pour chacun d'eux. Tout gestionnaire de voie d'eau d'un certain niveau de responsabilité doit connaître ces choses-là. Ne serait-ce que pour comprendre, faciliter et encourager le développement de l'économie fluviale. Les entreprises, elles-mêmes, peinent à comprendre, non seulement les règles mais, aussi, leur application.



• 3 ° Les comptes de la **CHAMBRE NATIONALE DE LA BATELLERIE ARTISANALE** sont désormais clôturés et s'élèvent à presque 3,5 millions d'€ disponibles qui intègrent le budget de l'Etat. Félicitations à cet établissement public pour cette gestion en "bon père de famille" ! Reste une question : la CNBA a-t-elle eu raison de gérer en écurie ces rentrées d'argent en provenance de la taxe sur le fret ? Ou a-t-elle eu tort de ne pas les utiliser, en particulier pour assurer la promotion du transport fluvial ? Fluviaconseil laisse à chacun son opinion ; on connaît celle d'associations locales dont les voyages d'étude ont été financés par la CNBA. Reste que c'est un bien grand dommage cette disparition d'une organisation professionnelle au vu de l'état des lieux à sa mise en place (voir le bref discours de [R Montaut](#), son 1^{er} président, en 1985).

• 4 ° Dans la catégorie "**développement semi-durable**" et après le Concorde, le minitel, l'aérotrain, les pentes d'eau, bientôt, le **CANAL SEINE NORD EUROPE** ? En France, la Cour des comptes doute de l'intérêt socioéconomique de cette infrastructure à plusieurs milliards d'euros. La Cour des comptes européenne en rajoute, pointant le dérapage financier comme le retard pris de 18 ans. Et, surtout, s'interrogeant sur les prévisions de trafic attendues. Mais, comme la mise en service est à l'horizon 2030, d'ici là les responsables...

• 5 °

Arrêté du 25 octobre 2007 relatif aux conditions de conduite des coques de plaisance nolisées et à la délivrance de l'agrément pour leur nolis

.....

ANNEXE 3

VOIES SUR LESQUELLES LA DISPENSE DU TITRE DE CONDUITE « EAUX INTÉRIEURES » POUR CONDUITE DES COQUES DE PLAISANCE NOLISÉS D'UNE LONGUEUR DE COQUE COMPRISE ENTRE 10 ET 15 MÈTRES EST APPLICABLE

- la Garonne en amont du confluent avec le ruisseau de la Cère (PK 763,300) ;

Message au **MINISTÈRE DE LA MER**.

La Cère, est une charmante rivière qui conflue avec **la Dordogne**, et pas la Garonne Depuis la publication de l'arrêté, voici 17 ans, personne ne s'en est aperçu ? Que va, donc, faire la Mer dans ces eaux douces ?

• 6



Vu de dos

Elles ont bougé les motrices couplées de la pente d'eau de Montech (cf [spécial pente d'eau de Montech](#)) ... tractées par un engin routier. Les voici, donc, masquées le temps de les transformer en objet de spectacle pour amuser, distraire et, peut-être, instruire comme dans un musée (des techniques obsolètes, de la batellerie d'antan, des années glorieuses, du gâchis d'argent public, ... ??). Quelle fin pour un ouvrage qui



Vu de face

n'a pas même la cinquantaine (46 ans), ni la durée de cotisation pour la retraite à taux plein (35 ans). Et dire qu'en 1998, des ingénieurs du Panama venaient le visiter au moment d'agrandir leur canal, aussi mythique que celui de Riquet. Or le canal de Garonne où est installé la "pente d'eau" prolonge le Midi.



- 7 ° Bonne nouvelle dans la loi de finances rectificative 2020, votée fin juillet. Dans son premier article, elle **annule pour trois mois, la redevance** payée au titre de l'occupation ou de l'utilisation du domaine public de l'État et de ses établissements publics. Au bénéfice des entreprises (micro, petites et moyennes) "*qui exercent leur activité principale dans les secteurs relevant du tourisme, de l'hôtellerie, de la restauration, du sport, de la culture et de l'événementiel*". Un quart d'année de redevances annulé, ça ne fait, certes, pas beaucoup compte tenu de l'ampleur des dégâts causés par le virus. Mais au vu de l'augmentation du solde négatif des administrations publiques pour 2020 (de -2.2 prévus avant le virus à - 11.5 en points de PIB), on comprend la difficulté à être généreux.

- 8 ° On notera, dans cette loi, le "**qui exercent leur activité principale dans les secteurs relevant du tourisme, de l'hôtellerie, de la restauration, ...**". Dit autrement, la loi distingue l'activité d'une entreprise (par exemple le transport) de son secteur d'activité (par exemple dans le tourisme). Pourtant l'établissement public de l'État en charge des voies d'eau navigables fait des transporteurs fluviaux de passagers des plaisanciers professionnels ^(*) ! Suivi en cela par d'autres "professionnels" trop heureux de donner de cette activité une image dilettante. Et ce, bien que certains transporteurs, non seulement transportent mais, aussi, restaurent et hébergent leurs passagers. Alors, certes, il est difficile d'appréhender toutes ces fonctions simultanément mais c'est là qu'on est en droit de douter du professionnalisme de ceux qui traitent ces questions. D'où l'invitation à ne pas rester dans leur petit monde clos (voir brève n°1).

(*) Pour être juste, cette vision se modifie (voir [ici](#)).

9 ° Pan sur le bec comme dirait le **CANARD ENCHAÎNÉ**. Dans les actualités de juillet 2020, Fluviaconseil décrivait comment l'administration jouait sur les dates pour réduire la durée d'un certificat de navigation. Après signalement et vérification dans un cas précis, ce n'est pas tout à fait vrai (pas tout à fait faux, non plus). Car des limites existent pour réduire les abus et c'est bien le moindre, vu le coût d'une mise à sec de la coque pour le renouvellement du certificat de navigation. Sans compter les éventuels travaux de mise en conformité aux normes : **plus de 10 000 €**. L'une de ces limites interdit à l'administration de modifier la date de départ du certificat renouvelé qui coïncide (en principe car non écrit) avec celle de fin de l'ancien certificat lorsque la date de mise à sec (obligatoire) de la coque remonte à moins de 6 mois. A plus de 6 mois, elle y est autorisée. Que ceux qui ont rencontré ce type d'anomalie se fassent connaître, Fluviaconseil en connaît déjà ...

- 10 ° **Signalisation pittoresque (mais dangereuse)**. En ce mois d'août bien chaud, voici un peu de fraîcheur avec ce balisage émergeant de la brume matinale. Réglementairement et dans le sens du courant, les balises rouges signalent la rive droite, les vertes, la rive gauche, ceci aide à s'y retrouver en navigation et un règlement c'est fait pour ça. Mais dans le cas ci-contre que fait cet espar (balise) rouge au milieu des verts. Ça n'aide pas vraiment, bien au contraire.



* * *

Fluviactualités de...

SEPTEMBRE 2020

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1 °** Voici un petit point utile aux propriétaires de constructions flottantes "à poste fixe". C'est-à-dire sans moteur ou, s'il y en a un, pas en état de se déplacer en cas de risque immédiat (dérive suite à rupture d'amarre, annonce de crue exceptionnelle, déplacement d'office, ...). Elle est utile en ces temps où, dans les centres urbains, le terrain à bâtir devient si rare donc si cher que la demande se réoriente, en partie, vers le "foncier" fluvial. Ces **établissements flottants** (c'est leur nom réglementaire) ont plusieurs usages (habitation, commerce, bureaux, ...), certains recevant du public, d'autres pas. Toutes ces variétés de construction nécessitent un certificat de conformité appelé certificat d'établissement flottant d'une durée maximum de 10 ans, avant renouvellement. Avec, en prime, pour ceux qui accueillent du public, une obligation de contrôle par la commission de sécurité avant ouverture au public. La bizarrerie, c'est que seuls ceux qui reçoivent du public ont des normes techniques connues (code de la construction et de l'habitation). Pour les autres, la conformité est évaluée par rapport à des règles "au doigt mouillé", pourrait-on dire, car ce ne sont pas des bateaux. Mais avec un risque minime puisqu'ils ne bougent pas.
- **2 °** Aussi pourrait-on recommander à VNF de penser aux établissements flottants lors des **travaux d'entretien et d'élagage** (bienvenus), qui obligent à libérer la rive sur laquelle ils stationnent. Certes, ce n'est pas simple : indiquer à partir d'où se font les travaux (sur l'eau ou de la berge), prévoir, à la fois, un lieu temporaire de stationnement pour la durée des travaux et de ne pas entraver la circulation pour ceux qui vont s'amarrer bord à bord. Ces problèmes ne se résolvent pas par une simple lettre à la "décrochez-moi ça" adressée aux occupants de ces établissements avec menace de déplacements d'office à la clé. Il faut de vrais professionnels pour bien poser et résoudre ces problèmes avec un sens du dialogue et de la communication. Ça n'est pas donné mais cela pourrait être l'objectif d'une nouvelle administration.
- **3 °** Depuis toujours, **FLUVIA CONSEIL** regrette le peu de considération qui est portée au domaine public. Faut-il, pour autant, se réjouir de l'obligation, pour les piétons, de porter un masque sur la voie publique qui empêche d'y rejeter leurs virus ? Et les obliger, de la sorte, à les emporter chez (sur) soi ? Entendons-nous bien, on parle de rejets sur le domaine public et pas sur les personnes qui y circulent. Après tout, il ne s'agit pas d'éradiquer le virus, mission impossible, mais de rendre compatible sa progression avec les capacités d'hospitalisation du pays. L'art de l'économie, c'est de maîtriser des flux et de les faire communiquer.



De g à d : moulin, seuil, écluse

- **4 °** Grosse avancée dans la remise en navigabilité du Lot pour naviguer au plus haut vers sa source : les travaux d'effacement du seuil de Saint-Vite (47) ont commencé. Ne reste plus qu'à lever le barrage hydroélectrique de Fumel pour que les départements 46 et 47 soient réunis par cette voie qui leur a donné son nom. En espérant que le franchissement de la Garonne redevienne possible en 2021 et remette le Lot dans le réseau des voies d'eau européennes. Il sera, alors, possible de naviguer des coteaux du Gers (32) aux portes du Lot (46) mais aussi de venir de toute l'Europe



Au fond, le sas de l'écluse.

par le canal des Deux Mers. Félicitations aux élus ayant eu l'intelligence de s'associer dans ce projet au lieu de s'affronter. Un exemple à suivre.

- **5 °** Pour être transporteur fluvial de passagers ou de marchandises, il faut être professionnellement honorable et en avoir les capacités, professionnelle et financière. A ces seules conditions est attribuée l'attestation de capacité professionnelle **(ACP)** qui réglemente le transport fluvial. En pratique, et pour l'instant, seuls les transporteurs de marchandises pour le compte d'autrui, donc ne travaillant pas pour leur propre compte, sont soumis à cette obligation. Encore faut-il que le port en lourd du bateau à son enfoncement maximum soit supérieur à 200 tonnes. Les transporteurs de passagers ont intérêt à se préparer à ces changements à venir.

REUNIONS DE RENTREE

- **6 °** Le 3 septembre, à Carcassonne. Rencontre (ici résumé) (usagers – administration) autour de la création **d'une marque "Canal du Midi"**. Il aurait été bien que la mission du ministère de l'économie et des finances en charge de cet objectif explique ses effets concrets (avantages – inconvénients) sur cet ouvrage public. Le canal est, déjà, deux fois "marqué", donc réglementé, UNESCO et monument historique, sa fréquentation n'est pas en cause, seulement son entretien. Qu'y fera, alors, une marque ?
- **7 °** Le 11 septembre, à Bordeaux. L'inévitable débat sur la priorité à donner au transport fluvial de "touristes fluviaux" ou de marchandises a eu lieu (brièvement) à l'intéressante rencontre organisée par **"AGIR POUR LE FLUVIAL"** et **"VIVRE LE CANAL"**. Comme le transport de passagers (privé et public) se porte bien (ou se portait avant le virus), seul un projet de transport de denrées agricoles (qui sont des marchandises comme les touristes sont des passagers) entre Bordeaux Métropole et son arrière-pays (47) a été évoqué. Avec un doute sur sa viabilité compte tenu des subventions, directes et indirectes, dont bénéficie le transport routier ? Pourtant, il semble, malgré tout, que le canal de Garonne soit pressenti pour d'autres transports de marchandises (céréales, plastiques à recycler, matériaux de construction, ...).
- **8 °** Le 17 septembre, à Toulouse. Des univers parallèles se sont croisés en visio-conférence organisée par le **COMITE DE BIEN PUBLIC** du bien classé "patrimoine mondial", canal du Midi. L'enjeu était le "coup de jeune" dont a besoin ce canal comme le démontrait le diaporama diffusé la veille par un collectif de collectifs. Un détail des débats : les transporteurs de passagers soucieux d'une organisation optimum de leurs croisières demandent la création d'aires de virement. Souci compréhensible puisque telle l'eau du canal qui irrigue les contrées, les passagers des bateaux irriguent de leurs dépenses les producteurs et commerçants de ces contrées. Lesquelles contrées, en retour, les enrichissent de leur culture. Le gestionnaire de la voie, quant à lui, s'est refusé à faire ces "viradous" en deux coups de pelle pour cause de procédures et normes à respecter. Le protecteur du patrimoine, pour sa part, a levé les bras au ciel à l'idée qu'on dénature l'ouvrage qui devrait rester "dans son jus" d'origine d'il y a 339 ans ... Ça commence bien ! Mais, bon, le dialogue vient, au moins, de démarrer. Et peut-être saura t'on, au final, si le canal du Midi est une infrastructure au service de l'économie ou un patrimoine au service de la culture ?
- **9 °** Le 7 octobre, à Camblanes & Meynac, en banlieue bordelaise. A.G. de l'**UNION DES ENTREPRISES FLUVIALES** (UEF), Ordre du jour : bilan de l'année et renouvellement des organes dirigeants.



- **10 °** Déjà, sous Louis XIV, (c'était vers 1700) et même avant, il est rapporté qu'une fête annuelle des pêcheurs était l'occasion de baigner une croix dans la Garonne et de la bénir. Les mariniers qui vivaient, parfois dangereusement, de la pêche s'assuraient, ainsi, de la bienveillance des "Très Hautes Autorités Supérieures". Cette tradition, façon girondine, se maintient et, le 29 août, **L'ESTUARIE**, a rassemblé très convivialement, au port de Blaye (33), des navigants aussi bien fluviaux que maritimes ou plaisanciers et professionnels.

* * *

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

Fluviactualités d' ...

OCTOBRE 2020

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1 °** Une zone fluvio-maritime (ZFM) est celle où un fleuve débouche sur la mer. Un décret en délimite, pour chaque fleuve, les deux extrémités : celui où commence la mer, interdite aux bateaux, et celui, interdit aux navires, où commence le fluvial (généralement un pont à cause de la hauteur des mâts puis de la hauteur d'eau insuffisante). Interdictions relatives car, sous certaines conditions, les navires peuvent remonter le fleuve comme les bateaux, aller en mer. Voici un exemple de condition : les bateaux doivent *"transmettre le calendrier prévisionnel annuel des croisières mentionnant les horaires précis de navigation envisagés"* Mais, au jour prévu, *"l'état réel des conditions météorologiques et de mer"* peut empêcher la sortie. Ce qui questionne sur l'utilité de présenter, un an à l'avance un calendrier ! Or, ces zones autorisant la navigation maritime aux unités fluviales ne sont qu'au nombre de sept pour les quatre grands fleuves du pays. Alors que les ZFM sont plus d'une centaine; Et là pourraient se croiser marins et mariniers pour la plus grande prospérité du pays puisque c'est là que s'échangeraient les passagers et les biens qui pourraient être transportés du fleuve vers la mer et l'inverse. Est-ce que la complexité, voire l'irréalisme de la réglementation ne serait pas une déperdition regrettable des ressources de notre pays ?



- **2 °** Coïncidence ? Quelques jours après la diffusion d'un diaporama signalant des situations anormales sur un canal, la planche cassée (et dangereuse) pour l'utilisation d'un ouvrage a été remplacée. On espère que le collectif de collectifs, auteur du diaporama, aura remercié de cette attention. Pour sa part, Fluviaconseil salue et félicite, en tout premier lieu, les agents qui ont fait le travail. Et, plus globalement, la chaîne de décision – courte ou longue – qui s'est mobilisée pour cette modeste (mais essentielle pour la sécurité) réparation ...



- **3 °** Prenons une écluse empêchée de fonctionner par des sédiments pollués (aux hydrocarbures, drogue dangereuse mais licite dont nos sociétés abusent sans vergogne). L'écluse qui connecte un fleuve, deux rivières et un canal, tous européens, a cessé de fonctionner, fin 2017. La procédure pour enlever et dépolluer les sédiments impose l'intervention de deux services publics. Chacun d'eux travaillant à son rythme ; pour l'instant, ça dure depuis plus de deux ans. Maintenant prenons, dans un rayon de 40 km de voies d'eau autour de cette écluse, les centaines de plaisanciers privés, la petite dizaine de bateaux de commerce et les quatre bases de location (au moins), utilisateurs potentiels de l'écluse. Questions : Quels empêchements sont prévisibles pour que l'écluse ne fonctionne toujours pas une fois l'autorisation obtenue d'enlever les sédiments ? Combien de temps mettront les services publics à faire disparaître toute navigation et toute activité fluviale dans ce secteur ? Combien de fonctionnaires vont remplacer les emplois privés détruits ...?



Florence BÉZY
présidente de l'UEF

- **4 °** Passation de pouvoirs à **L'UNION DES ENTREPRISES FLUVIALES** qui a élu à sa présidence, Florence BÉZY responsable d'un centre de formation à la navigation. L'ancien président, après avoir doté l'organisation de la capacité juridique, en devient conseiller technique. Rappelons que l'UEF a vocation à réunir non seulement des transporteurs fluviaux dont le nombre à l'échelle du pays est plutôt réduit mais, aussi, des professionnels du fluvial (travaux publics, équipementiers, assureurs, ...) Y compris, les entreprises ayant leur siège dans des établissements flottants et bateaux stationnaires qui ne se déplacent pas.



Dans le Gers, la rivière Baïse et le port de Condom.

- **5 °** Félicitations à la collectivité territoriale "**COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA TENAREZE**". En un geste élégant, elle a exonéré de droit de port, le marinier du "d'Artagnan" rendant, ainsi, l'année virale 2020 moins difficile. Et dommage qu'elle ne puisse pas intervenir dans l'affaire de l'écluse ci-dessus (brève n°3). Élus de tous les pays, faites comme les travailleurs, unissez-vous

- **6 °** VNF Sud-ouest a mis au musée la pente d'eau de Montech sur le **CANAL DE GARONNE**. Le transport de marchandises entre Toulouse et Bordeaux se trouve, désormais, limité à 250 tonnes maximum (10 poids-lourds environ). C'est regrettable mais cohérent. Car l'avis de la direction générale de VNF est que seules les unités qui dépassent 1 000 tonnes sont compétitives face aux autres modes de transport ; une fois pris en compte tous les coûts, y compris environnemental. Pourtant, VNF Sud-ouest s'inscrit dans le soutien d'une commune riveraine du canal de Garonne qui veut relancer le transport de fret ... !!? Les motrices de Montech doivent en frémir sur leur pente.
- **7 °** La Fluviaactualités de septembre (brève n° 8) a suscité des commentaires sur la distance qui semble se creuser entre le **monde des bureaux** (des normes et de l'autorité) et **celui du terrain** (du travail et de la production de richesses). Par exemple, lorsque le monde des bureaux, s'érigeant en défenseur du patrimoine, s'oppose à des travaux sur la voie d'eau ou ses abords. Telle que la création d'aires de virement, améliorant le service des transporteurs de passagers qui conduirait à aggraver le tourisme, dit "de masse". Ou l'installation d'abribus supposée dénaturer l'environnement d'un canal tricentenaire. Si ce sont là les seuls remèdes du monde des bureaux contre l'augmentation continue de la population, la mégapolisation des villes, la généralisation de la production en série et le recours massif aux automatismes et aux algorithmes ..., on peut se faire du souci. Surtout les personnes attendant le bus un jour de pluie.
- **8 °** La **financiarisation du domaine public fluvial** par VNF, bien que dure à avaler par les transporteurs professionnels de vieille souche habitués avant les années 90 à un domaine public libre et gratuit, pourrait se faire avec mesure et lucidité. Faire payer **un péage** aux transporteurs pour circuler lorsqu'ils travaillent puis **une redevance** pour occuper le domaine public lorsqu'ils ne travaillent pas est de bon sens. Sauf qu'il est demandé aux mariniers de payer quand ils circulent et travaillent et de continuer à payer, dans le même temps, la redevance pour une occupation sans objet puisqu'ils travaillent et circulent. Sans parler des réserves sur l'injustice de ces coûts qui ne pèsent pas sur le transport routier ou des tarifs sans lien avec les chiffres d'affaire, ...
- **9 °** Vous qui êtes en service sur un bateau de commerce, aussi modeste soit-il, n'oubliez pas de remplir votre **livret de service / de formation** et de le faire valider annuellement à l'échéance de la date où il aura été établi. Et surtout, vu l'allongement des délais pour passer les épreuves pratiques, assurez-vous qu'entre le jour où vous serez inscrit pour l'épreuve théorique et la date de l'épreuve pratique, le nombre de jours de navigation obligatoires pour attester l'expérience professionnelle que vous aurez fait en plus n'aura pas atteint le seuil supérieur pour passer le certificat de capacité pour une catégorie supérieure.



Saturation au port ...

- **10 °** L'incivisme est partout. Tout comme les voitures qui se garent aux arrêts de bus, des bateaux de plaisance stationnent aux embarcadères réservés aux bateaux à passagers. Raison pour laquelle ces charmants bambins chargés de leurs bagages sont obligés de débarquer en passant par un autre bateau. Que les parents se rassurent, l'équipage est tout à fait compétent pour diriger la manœuvre. Mais au-delà de l'incivisme et du risque qu'il fait naître, les gestionnaires de voie d'eau et de port constateront que le transport de passagers n'est ni "tourisme fluvial", ni "activité nautique". Et qu'il exige beaucoup plus que

de savoir conduire un bateau. Et ce n'est pas parce que c'est du **transport privé de public** que c'est plus facile. Certes, le **transport public** (de passagers ou de marchandises) exige une qualification supplémentaire (cf Fluviaactualités de septembre – brève n° 5). Mais cela concerne moins le responsable de bord et davantage le dirigeant de l'entreprise de transport. C'est une autre histoire ...

... amarrage bord à bord



* * *

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

*Fluviactualités de ...***NOVEMBRE 2020***... à L'ARRACHE-PIÈCE*

- **1 °** Dans les domaines très spécialisés qui exigent des connaissances "pointues" (navigation, médecine, ...), les décideurs que sont les "politiques" gardiens de l'intérêt général – élus pour leur clairvoyance – doivent s'appuyer sur des **référénts** "techniques" compétents dans ces domaines. Et, bien souvent, derrière les politiques, ce sont ces **référénts** qui, décident de ce qui s'appliquera à ceux, pas tous égaux, qui sont en bout de chaîne de décision. Le reste, c'est du cache-cache, de l'habillage de décision, des jeux de scène, ... C'est pourquoi, il serait sain que, dans ce duo, élu (à titre temporaire pour la personne, mais à vie pour la fonction) et technicien (généralement, en poste à vie) s'intercale celui qui va subir la décision ; dont la garantie de ressources ne va pas au-delà de quelques mois, voire semaines. Car il arrive que le référent se trompe et ça arrive, peu ou prou, surtout dans des domaines en évolution rapide.
- **2 °** Un exemple. Une demande pour un lieu situé sur une section de voie d'eau particulière, fluvio-maritime en l'occurrence, (voir Fluviaactualités [n° 10](#)). est présentée à l'administration. La réponse est délicate car contenant une part d'appréciation donc d'interprétation. Le technicien fluvial, sollicité, refofle la demande pour la raison qu'elle se situe en zone maritime sur laquelle il n'a pas compétence. Et c'est vrai, la loi (nationale) écrit qu' : "Est considérée comme maritime (...) la navigation (...) pratiquée dans les estuaires et cours d'eau en aval du premier obstacle à la navigation des navires" **Mais**, une autre directive (européenne mais transposée en droit français) que le technicien ignore (ou préfère ignorer), classe la même zone en eaux intérieures, c'est-à-dire fluviale. Que peut faire le demandeur qui se retrouve avec sa demande (et ses projets) sans réponse et risque de tourner en rond des uns aux autres ? Que deviennent les projets qui auraient pu découler de celui se trouvant bloqué ? Qu'en pense l'élu, ministre de cette administration ? Que veut dire ce "**est considérée**" qui a été voté tel que par les représentants du peuple ?
- **3 °** Encore mieux et plus concret. En raison de l'état d'urgence sanitaire VNF, **service technique de l'État**, interdit par avis à la batellerie la circulation des bateaux à passagers avec hébergement sur la totalité du canal des Deux Mers. Or, cette mesure temporaire, VNF n'a pas compétence pour la prendre. Ce n'est qu'en cas d' "*incidents d'exploitation, travaux de maintenance ou événements climatiques*" qu'une loi de 2012 autorise l'agence publique à interdire la navigation. Admettons, peut-être, la bonne foi de l'établissement qui pense bien faire en interprétant, à sa manière, le décret ministériel d'octobre 2020 reconfinant le pays. Mais, justement, ce décret autorise les préfets de chaque département à déroger à l'interdiction pour ceux qui le demandent. On est dans la nuance, certes, mais ce sont ces nuances dans l'application des règles, des normes, des directives, ... etc qui font, aujourd'hui, survivre ou disparaître des entreprises. N'est-ce pas une façon de décourager toute initiative d'entreprendre ? Pourquoi, dans le même temps, un autre ministre lève t'il une interdiction ponctuelle de circulation des poids lourds ? Et pourquoi le seul canal des Deux Mers alors que VNF est gestionnaire de la voie de Bordeaux à Sète ? Parce qu'il n'y a pas d'écluses ailleurs ?
- **4 °** La **PENTE D'EAU DE MONTECH** est prête pour sa nouvelle fonction : divertir et, (on l'espère) instruire. Pour ce faire, les motrices ont revêtu leurs habits de scène dessinés par des techniciens compétents. Comme il peut être constaté, ils n'ont pas osé leur coller un nez rouge. Allez, Fluviaconseil n'est pas chien et promet de visiter (et de mettre en valeur, si possible) cet espace quand il sera ouvert au public.



- 5 ° Le **"GUIDE POUR LA NAVIGATION FLUVIALE"** de V. Melgoso vient d'être [mis à jour](#) des dernières modifications. On retient la définition de **zones de navigation restreintes** qui peuvent aller jusqu'à des itinéraires entiers. Cela permet de déroger aux normes techniques européennes des bateaux qui rendent leur mise en conformité si coûteuse. En prime, il n'y a plus à faire la liste des voies d'eau nationales qui sont hors réseau européen. Mais il va falloir mettre ça en musique car lorsque plusieurs bateaux d'âges différents seront sur les mêmes zones, le devoir de traitement à égalité des administrés va être difficile à respecter.



- 6 ° **C'ETAIT ECRIT !** Depuis un certain temps, la planche cassée et dangereuse d'un quai d'attente à l'écluse défiait tout passant de l'utiliser sans se blesser. Dénoncée dans un [diaporama](#), elle a été, ipso-facto, remplacée par les agents de VNF. Un grand merci à ces personnes qui ne savaient pas à quel point leur intervention tombait pile-poil. Car, au cours d'un convoi de plusieurs bateaux, l'un d'entre eux a nécessité un contrôle..., que ce quai a permis de faire rapidement sans dommages, ni humains, ni matériels. A signaler au long de ce déplacement, la courtoisie et le savoir-faire des agents de VNF. Mentions particulières à Barbara et Guillaume.

- 7 ° Le **CANAL DU RHONE A SETE** : en voilà **un enjeu d'actualité**. Les effets des tempêtes et de l'avancée de la mer (réchauffement climatique) cumulés à l'érosion et à l'abaissement des berges (entretien insuffisant) mettent en péril ce canal à court terme, si rien n'est fait. Et, la région Occitanie bien saturée en circulation routière, notamment de poids lourds, sur l'A9 longeant le littoral veut jouer l'atout fluvial. Car en 80 ans, le trafic annuel de marchandises passant par le canal n'a pas varié sensiblement (260 000 tonnes), alors que les bateaux sont passés de 2 600 à 230. Les travaux prévus sur la voie permettraient d'augmenter les gabarits transitant de moins de 1 000 tonnes, actuellement, à plus de 1 400 et jusqu'à 2 500 tonnes. Transporteurs de marchandises qui conduisez, depuis longtemps, des gabarits moindres, seriez-vous prêts à relever le défi de la concurrence avec ces gabarits (au besoin organisés avec des représentants XXL) ? Revenus moindres mais amour du métier conservé. Et, en prime, en participant à la préservation de la planète (à une juste mesure).

- 8 ° La métropole rose étant traversée par deux voies d'eau en service reliées : la Garonne et le canal des Deux Mers, le réseau fluvial **"TOULOUSEAU FIL DE L'EAU"** soutenu par **L'UNION DES PENICHES DE CROISIERES** a saisi le ministre de l'économie et le président de VNF. Les professionnels demandent l'abandon pour 2020 et 2021, des contributions en redevances pour occupation du domaine public payées par les entreprises de l'économie fluviale. La démarche est soutenue par la ville de Toulouse qui, comme le port de Bordeaux, à la demande de la métropole bordelaise, a abandonné ces recouvrements sur la partie de voie dont elle est gestionnaire. L'occasion de rappeler que les prélèvements de l'établissement public sur les entreprises fluviales ont, à certains seuils, des effets dévastateurs. Pour certaines, les impôts pour l'usage de la voie publique peuvent représenter peu par rapport à leur chiffre d'affaire. Bien que, dans tous les cas, ce sont des charges qui ne pèsent pas sur d'autres espaces publics, telles les routes. Mais pour d'autres plus fragiles, car positionnées sur le secteur du tourisme fluvial social (écoles, comité d'entreprise, ...) ou dont la zone de chalandise est très limitée, ces charges peuvent les conduire à la faillite.

- 9 ° Nouveauté importante pour les micros et petites entreprises de transport de passagers et de location de bateaux de plaisance. Elles bénéficieront du **"fonds de solidarité à destination des entreprises particulièrement touchées par les conséquences économiques, financières et sociales de la propagation de l'épidémie de covid-19 et des mesures prises pour limiter cette propagation"**(ouf !). Formulaire disponible sur leurs espaces impôts.gouv dès le 20 novembre.

- 10 ° Quoi qu'ils en pensent, les fonctionnaires des monuments historiques ne sont pas les seuls à se préoccuper de la conservation du patrimoine. La preuve en est cette photo envoyée par un marinier de la vieille garde. Il s'inquiète, non seulement de l'érosion de la berge mais, aussi, des équipements faisant partie de la voie d'eau. Pour les néophytes, il s'agit d'une borne d'attente à l'écluse dont le principe d'usage remonte à l'origine du canal.



* * *

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