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

Conseil en communication

FLUVIACONSEIL

www.fluviaconseil.fr

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

Fluviactualités

Année 2019

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.

FLUVIACONSEIL - Vincent MELGOSO – *Naviguervers@fluviaconseil.fr*

Fluviaconseil

(Janvier 2019)

L'ACTUALITÉ …

… À L'ARRACHE-PIÈCE

- Les certificats de navigation européens changent de nom. Ils ne s'appellent plus certificat communautaire mais "Certificat de l'Union". Ce n'est pas plus mal, ce "communautaire" sentait un peu le renfermé.

Vincent MELGOSO

- Petite satisfaction pour l'auteur du "Guide pour la navigation fluviale" *(ci-contre)*. Il s'interrogeait en pages 7 – 8 sur le **dédain marqué aux mariniers et équipages** transportant 12 passagers maximum dont l'activité était apparentée à du tourisme fluvial. Comme si ces travailleurs étaient des touristes ! Eh bien, le code des Transports vient d'être modifié et désormais, ces bateaux ne sont plus assimilés à des bateaux de plaisance. Ce sont des bateaux de commerce de transport de passagers.., comme les grands

- La **durée de validité des certificats de navigation** change et passe de 5 à 7 ans pour tous les bateaux. Sauf ceux de transport de passagers si leur certificat de navigation autorise plus de 12 passagers.

- Parce que personne, pas même un automate, ne veut se charger de la manœuvre des 3 malheureuses écluses qui relient le canal des Deux Mers au Lot par la Garonne, **la mythique rivière Lot** va se voir sortie du réseau européen des voies d'eau. Alors que, dans le même temps, des collectivités se saignent financièrement, pour ouvrir la rivière au tourisme fluvial mondial au plus près de sa source ! Certes, deux régions, trois départements, plusieurs dizaines de communes et plusieurs gestionnaires de voie d'eau impliqués regroupent assez de monde et de motifs, pour ne pas trouver le moindre intérêt commun.

Passage Garonne – Lot abandonné …

- Qui sait que les voies d'eau de tous les pays d'Europe sont divisées en voies d'eau "nationales" et en voies d'eau "reliées au réseau européen" ? Le réseau européen est l'ensemble des voies connectées entre elles. Les eaux nationales non, car elles sont, soit prisonnières de leur bassin versant faute de canal pour s'en libérer (Adour, Charente, ...), soit enclavées par un barrage infranchissable en amont de leurs débouchés sur une voie européenne (Lot en amont de Fumel, Dordogne en amont de Bergerac, ...). Ou, enfin, ce sont des plans d'eau fermés (lacs de Biscarosse, de Lacanau, ...). Ces eaux nationales, qui peuvent échapper à la réglementation européenne, seront recensées par un arrêté ministériel à venir. Pour l'instant seuls les "marais de Brière et de Bourges" sont reconnus comme telles.

- La France a, désormais, sa zone 1 (zone de navigation à caractère maritime). Côté Sud-ouest, cette nouvelle zone permet aux bâtiments fluviaux de transporter leurs passagers jusqu'au port maritime de Royan. Cela rapprochera les touristes de Cognac.

- Ce n'est pas propre à la navigation mais le foisonnement des textes officiels est tel qu'on finit par s'y prendre les pieds. Un arrêté d'octobre 2018 interdit la navigation aux bateaux de plaisance en zone 1. Alors que le code des transports est modifié pour fixer les équipements de sécurité des bateaux de plaisance qui naviguent en zone 1 … !?

- Avec la disparition en 2019 de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA), qui va représenter le transport fluvial devant les instances officielles ? Déjà que la CNBA ne représentait que les transporteurs de marchandises ! Alors que VNF annonce plus de dix millions de passagers transportés par voie d'eau, ces travailleurs du fluvial (chefs d'entreprise et équipages), si utiles à l'économie du pays, seraient-ils quantité négligeable ?

- Sachant que, sur le canal du Midi, les transporteurs fluviaux demandent une ouverture à la navigation la plus large possible qui, au final, est accordée jusqu'à 19 h 30 mn. Sachant que les éclusiers, qui reprennent leur service à 13 h, doivent prendre une pause de 20 mn au bout de 6 heures de travail continu. Sachant que le franchissement d'une écluse en 10 mn peut, parfois, s'avérer un "exploit sportif" ? Qui sera le plus nerveux en fin de journée : le responsable de bord ou l'éclusier ?

A bientôt, rendez-vous en février au prochain numéro *(photo P. Gaudry)*

FLUVIACONSEIL
Consultant en navigation intérieure

HTTP://WWW.FLUVIACONSEIL.FR

L'actualité de la navigation intérieure

naviguervers@fluviaconseil.fr

L'ACTUALITÉ …

de février 2019

… À L'ARRACHE-PIÈCE

L. Gronow
UPCM

1 ° L'ATFM (*Association des Transporteurs Fluviaux du Midi*) et l'UPCM (*Union des Péniches de Croisières du Midi*) ont signalé à VNF une **ERREUR D'INTERPRETATION** des textes. Erreur qui majorait de 30 % la redevance d'occupation du domaine public d'un bateau à passagers à cabines. Erreur reconnue par VNF qui va revoir le montant. C'est quand même mieux de travailler en collaboration qu'en opposition, encore un contentieux évité.

A. Ribo
ATFM

2 ° **STEPHANE SAINT ANDRE, président de VNF** ne sollicitera pas le renouvellement de son mandat à la tête de l'établissement public, on le comprend. Vu la gestion étriquée du transport fluvial par les gouvernements successifs, la mission devient de plus en plus périlleuse. Les mariniers et travailleurs de la voie d'eau, eux, ne quittent pas le navire et attendent, de pied ferme, son successeur.

3 ° La dématérialisation des certificats d'immatriculation et de navigation se mijote, actuellement, dans les couloirs du ministère. Ces **DOCUMENTS DE BORD OFFICIELS** seront, à l'égal de la déclaration de revenus ou des certificats d'immatriculation de voiture, traités par ordinateur. Bonne idée si elle allège le fonctionnement des transporteurs et de l'administration. Mais gare à l'usine à gaz tel, par exemple, qu'exiger du propriétaire un document prévu pour les bateaux hypothéqués quand il n'y a pas d'hypothèque. Autre exemple, le code des transports prévoit 8 renseignements pour établir une immatriculation alors que le formulaire prévu en demanderait entre 20 et plus de 50 ; selon les cas …

4 ° La **disparition de la** CNBA le 30 juin n'est pas une bonne nouvelle pour le monde de la navigation. A faire quelque chose, il aurait mieux valu que l'établissement intègre le transport de passagers dans ses missions. Le gouvernement dans sa préoccupation d'alléger les coûts a préféré supprimer un établissement public qui était de trop à ses yeux. Qui va représenter la filière fluviale désormais ?

5 ° Le **PREFET PHILIZOT** a été chargé par le gouvernement d'un rapport pour inter-professionnaliser les transporteurs fluviaux à la manière de ce qui se fait dans le monde agricole. Pour rédiger son rapport, le préfet, également délégué interministériel pour l'aménagement de la Vallée de la Seine, a discrètement consulté des professionnels du transport fluvial. Pas ceux du transport de passagers du sud et de l'ouest du pays. Par solidarité, le président de "la Glissoire" - **ANDY FOUQUIER** - a porté à la connaissance de ceux-ci quelques éléments d'information. A étudier attentivement dans les jours à venir.

6 ° Pour représenter la filière fluviale, certains ont leur idée et la mettent en pratique. Par exemple, des professionnels se sont réunis le 15 janvier 2019 en Gironde, au bord de la Garonne. Résultat : l'**UNION DES ENTREPRISES FLUVIALES FRANÇAISES** (UEFF) est née et vient de déposer ses statuts auprès des diverses autorités. Elle réunit, pour l'instant, des transporteurs sur la Loire, la Garonne, la Charente, la Dordogne, l'Erdre, le canal des Deux Mers, …. Et ne demande qu'à s'étendre.

7 ° Alors que l'occupation du domaine fluvial est payante, le stationnement, lui, est gratuit (encore heureux !). Lorsque le propriétaire n'indique pas s'il stationne ou s'il occupe, le gestionnaire du domaine doit le laisser tranquille pendant, au moins, un mois. Ce n'est qu'au 31e jour sans bouger que le gestionnaire doit inviter le propriétaire à se déplacer ou à demander un titre d'occupation du domaine. L'utilité de cette procédure est d'éviter la **DISSEMINATION INCONTROLEE DE BATEAUX VENTOUSES**. Dès lors, c'est au propriétaire respectueux des règles de déplacer son bateau d'une certaine distance pour ne plus être en occupation sans titre, donc en infraction. Le déplacer, mais de combien ? D'une certaine distance, comme le temps que met le fût du canon à se refroidir.

8 ° L'État, une région, un département, une communauté de communes, une commune, **TOUS, ONT CETTE MENACE SUR UNE VOIE D'EAU DE LEUR TERRITOIRE.** Et sur un site qui reçoit 300 000 visiteurs par an !

Comment tant de responsables publics peuvent-ils laisser cet effondrement s'aggraver ! Parce que c'est au seul gestionnaire de la voie d'eau de réparer … !?

9 ° Le 13 février, au siège de VNF Toulouse, **GILBERT VALENTIN**, président de l'association les Amis des Rivières d'Aquitaine et d'Occitanie (ARCAO) accompagnée de deux élus - **LINE LALAURIE** maire de Castelmoron et **JACQUES BORDERIE**, 1er adjoint du maire de Ste Livrade (une 3e municipalité – Clairac – était excusée) ont rencontré le directeur territorial entouré de cinq de ses collaborateurs. Les élus, par ailleurs, conseillers départementaux du Lot & Garonne et ARCAO ont plaidé la remise en service de deux écluses reliant le **CANAL DE GARONNE ET LA RIVIERE BAÏSE A LA GARONNE**. Ceci pour éviter l'exclusion du Lot du réseau des voies d'eau européennes. Compréhensif, **HENRI BOUYSSES**, directeur territorial a assuré que la remise en service serait faite. Mais pas sans la contrepartie – élémentaire – d'une remise en service de l'écluse côté Lot par le conseil départemental de Lot-&-Garonne.

10 ° Ce sas que l'on entrevoit derrière la porte de cette écluse sera bientôt recouvert. A Toulouse, devant la gare SNCF Matabiau, le canal du Midi, à l'écluse Bayard, passera en souterrain. En surface, une dalle en bois ouvrira aux piétons un espace plus large. Les bateaux, eux, passeront dans le tunnel ainsi créé. Une illumination qui vaudra le détour est prévue pour éviter **"L'EFFET TROU NOIR".** La mise en service de l'ouvrage est prévue pour cette saison.

PROCHAIN RENDEZ-VOUS EN MARS

FLUVIACONSEIL

WWW.FLUVIACONSEIL.FR

L'actualité de la navigation intérieure

naviguervers@fluviaconseil.fr

L'ACTUALITÉ …

de mars 2019

… À L'ARRACHE-PIÈCE

- **1 °** Récemment, un cadre de VNF affirmait qu'il n'y avait plus de trafic de commerce sur la Loire entre Nantes et Angers. Renseignement pris, le **"LOIRE PRINCESSE"** de **CROISIEUROPE** navigue depuis 2015 sur cette section de voie, un tablier de pont ayant rencontré une antenne radar peut en témoigne. Et s'il est le plus important des bateaux de commerce, ce n'est pas le seul, il y en a bien d'autres exerçant l'activité commerciale de transport de passagers. Alors que signifie cette ignorance si ce n'est du mépris, des transporteurs fluviaux de passagers ?

- **2 °** **MARC PAPINUTTI,** haut fonctionnaire du ministère des Transports vient de quitter ses fonctions de directeur de cabinet de Mme la ministre des Transports. Il retourne à l'administration centrale de son ministère d'origine. Il a été, de juillet 2010 à mai 2017, directeur général de VNF où il a laissé le souvenir d'un homme ouvert à la communication et au dialogue. Beaucoup se souviennent de son clip vidéo en "*crooner*", habillé en commandant de bord au siège de VNF pour des vœux du nouvel an.

- **3 °** **Le péage perçu par VNF**, c'est compliqué (1) ! Il est exigé pour pouvoir circuler sur des voies publiques. Comme celui que payent, par exemple, les transporteurs routiers sur certaines autoroutes. Le péage est la justification économique du temps gagné sur un trajet et si ce gain n'a pas d'intérêt, le transporteur a d'autres voies publiques sans péage. Mais cette possibilité n'est pas laissée au transporteur fluvial. Décidé par le gouvernement en 1991, année de création de VNF, le péage VNF est, certes, légalement justifié. Mais économiquement … ?

- **4 °** **Le péage perçu par VNF**, c'est compliqué (2) ! Questionné en 2016 par la Cour des comptes, plus haute juridiction administrative de France chargée de contrôler les comptes publics, VNF indique que le péage est exigé auprès des entreprises de transport – public ou privé – de marchandises et des propriétaires de bateaux de plaisance. Or, c'est faux, certaines entreprises de transport de personnes doivent, aussi, payer le péage.

- **5 °** **Le péage perçu par VNF**, c'est compliqué (3) ! Les entreprises de transport de personnes qui doivent payer péage sont celles de transport public qui travaillent pour le compte d'un tiers (commissionnaire, affréteur, …). Celles qui transportent pour leur propre compte – transport privé – ne le payent pas. Si jamais un transporteur privé de passagers a été sanctionné pour ne pas avoir payé le péage, c'est qu'il y a une embrouille quelque part.

- **6 °** Pour les réunions préparatoires à la dématérialisation des documents de bord, le ministère a refusé la présence des représentants des transporteurs de l'ouest et du sud de la France. Motif : ce

sont des **ORGANISATIONS LOCALES** et elles ont été orientées vers les **SERVICES LOCAUX DU MINISTERE**. Les bateaux parisiens, eux, étaient bien présents au ministère. On en déduit que tout ce qui se fait à Paris et dans sa région est, forcément, national. Paris sera toujours Paris !

- **7 °** L'Union des Péniches de Croisières du Midi **(UPCM)** a rejoint l'Union des Entreprises Fluviales Françaises **(UEFF).** Et **"LA GLISSOIRE"**, regroupant à l'heure actuelle, pour l'essentiel, des transporteurs de marchandises annonce son assemblée générale vers la mi-avril pour préparer l'après-CNBA avec ses adhérents. Entre l'État, VNF, les autres gestionnaires de voies, les régions, les départements, les communes, les ports, …ces organisations ont intérêt à parler d'une seule voix.

- **8 °** Une **LOI SANS DECRET D'APPLICATION**, c'est comme une idée géniale qui ne touche pas terre. Exemple : occuper le domaine public fluvial au-delà d'un mois. Dans ce cas, l'occupation est interdite par la loi si elle n'est pas à l'intérieur d'une **ZONE "DE LONGUE DUREE"**. Sans décret d'application, voici ce que cela donne. A un instant "T", et hors d'une telle zone, un bateau est à l'ancre ou amarré à la rive. Repassez à "T + 31" soit 31 jours plus tard. S'il est toujours là et que le gestionnaire de la voie est bienveillant, il demandera au propriétaire, le déplacement du bateau et comme aucun texte ne précise de combien, ce pourra être en mètres ou kilomètres. S'il n'est pas bienveillant, il exigera le paiement d'une redevance pour occupation privative du domaine public avec menace de contravention à la clé. En l'absence de décret d'application, c'est l'administration qui apprécie, en motivant, l'application d'une loi.

- **9 °** ***Pauvre canal du Midi. Le labelliser UNESCO pour attirer l'attention des touristes et les inciter à le visiter, c'était une bonne idée. Moins bonne était celle de rajouter par-dessus le classement "monument historique". En le mettant sous cette cloche, les plus petits travaux d'entretien (écluses, ponts, maisons éclusières, …) sont soumis à des procédures administrative lourdes et coûteuses. Était-ce utile alors que son manque d'entretien est déjà criant ?***
Un nouvel avenir plus juteux pour ce canal ?

Lotissement fluvial « Au vieux pont »

- **10 °** La **REINTEGRATION DU LOT AU RESEAU EUROPEEN** des voies d'eau est, maintenant, entre les mains du Conseil départemental du Lot-et-Garonne après l'entrevue de divers responsables avec VNF. Espérons que ce qui a été tricoté des années durant vers l'amont avec l'effacement des obstacles à la navigation ne soit pas, maintenant, détricoté à l'aval. Comment faire s'entendre élus et administrations de deux régions, trois départements, un certain nombre d'arrondissements, un nombre encore plus important de cantons et bien plus encore de communes ? Sans compter les établissements publics de coopération intercommunale ! Et l'État, quel mille-feuille.

- **11 °** Les commissions de visites – au nombre de 6 pour tout le pays – sont les commissions chargées de donner un avis au préfet, autorité qui accorde (ou refuse d'accorder) les certificats de navigation. Certificats qui garantissent que le bateau est en sécurité. Compte tenu de la durée de vie d'un bateau qui peut dépasser le siècle, manier l'évolution rapide des normes de nos jours sur une telle durée de vie peut être compliqué. C'est pourquoi un nouveau membre – expert en matière de **BATIMENTS TRADITIONNELS** – vient d'intégrer ces commissions. Bien des exploitants auront intérêt à demander sa présence lors des visites.

PROCHAIN RENDEZ-VOUS EN AVRIL

FLUVIACONSEIL

L'actualité de la navigation intérieure

WWW.FLUVIACONSEIL.FR

naviguervers@fluviaconseil.fr

Dernière minute : un bateau en mer
Le "Cyrano de Bergerac" accoste à Royan

L'ACTUALITÉ d'avril 2019

… À L'ARRACHE-PIÈCE

- **1 °** Non, ce bateau dont les panneaux solaires sont sous l'eau n'a pas raté son accostage pour aller s'écraser sur la berge. Il a coulé à l'amarre, le 23 mars. Triste aventure pour l'ex "**SOLEIL D'OC**" mais aussi pour le Lot pollué par quelques tonnes de batterie baignant dans ses eaux. Pourtant tout bateau de commerce est réglementairement équipé de pompes d'assèchement à déclenchement automatique !

- **2 ° L'ES-TRIN** qu'est-ce que c'est ? C'est le standard européen des règles techniques pour la navigation intérieure. Il s'applique aux bateaux qui naviguent sur les voies européennes. Dans les prochaines Actualités, le vocabulaire de ce standard sera diffusé et commenté. Pour bien se comprendre, il faut parler le même langage.

- **3 °** Donc, aucun péage ne peut être demandé aux transporteurs professionnels de passagers qui travaillent pour leur propre compte (*voir l'Actualité de mars*). Alors comment est-il possible que tant d'exploitants fluviaux payent un péage pour pouvoir travailler ? Tout simplement, parce que ces travailleurs du fluvial sont transformés en « **plaisanciers professionnels** » car la plaisance est soumise au péage. Ainsi, le transport fluvial de passagers est réduit à une sous-activité touristique et le transport de marchandises reste ce qu'il était voici 50 ans, le seul transport professionnel par voie d'eau. (*voir ci-dessous brève n° 10*).

Où se cache le plaisancier professionnel ?

- **4 °** La navigation sur le fleuve Charente qui ne traverse que deux départements est règlée par trois règlements particuliers de police de la navigation (RPP). Pour simplifier, ils vont être réduits à deux et c'est le préfet de Charente-Maritime qui, pour une durée de 5 ans, coordonnera l'élaboration de ce RPP. Ce règlement ira du barrage de Chalonne jusqu'au pont suspendu de Tonnay-Charente. Au-delà, commence la zone mixte de navigation de 28 km environ ouverte aux navigants fluviaux et maritimes. Les fluviaux ne peuvent accéder à la mer ni les maritimes dépasser le pont suspendu.

Le port d'Angoulême

- **5 °** Le 5 avril, l'**ASSOCIATION DES TRANSPORTEURS FLUVIAUX DU MIDI** et l'**UNION DES PENICHES DE CROISIERES DU MIDI** ont rencontré la direction territoriale du Sud-ouest de VNF. Le but ? Faire la connaissance du nouveau directeur afin d'installer un climat plus serein propice à des relations professionnelles constructives. A suivre …

- **6 °** Des professionnels de la navigation ont saisi des élus nationaux sur le projet gouvernemental d'interprofession du fluvial. Sans être ni pour, ni contre, ils souhaitent, simplement, connaître les avantages et inconvénients de ce projet. A la table ronde du 6 mars 2019 à l'Assemblée Nationale (*voir ci-dessous brève n° 10*), le préfet Philizot annonçait, pour la semaine d'après, la rencontre prochaine des acteurs du fluvial. Plus d'un mois après, les professionnels ne savent toujours rien de ce qui s'y est dit et commencent à peine à découvrir un projet pourtant lancé depuis juin 2018 par la ministre des Transports. **J-F PORTARRIEU**, député LREM de Haute-Garonne a, aussitôt, déposé une question à la ministre.

- **7 °** Une rencontre **ARCAO** (Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitantie) / **CD47** est prévue le 26 avril : l'annonce de la réouverture de la liaison Garonne-Lot est espérée mais sans certitude encore. Le CD47 – gestionnaire de la voie – a sur les bras un bateau à énergie solaire en partie coulé dont les batteries sont au fond de l'eau et le propriétaire sans moyens pour le renflouer. Alors que dans le même temps, une autre collectivité – sans voie d'eau à gérer – finance ce propriétaire pour un autre projet !

- **8 °** **L'UNION DES ARMATEURS DE GIRONDE** (UAG) réunit des transporteurs privés de passagers opérant dans le secteur du tourisme et complétant l'offre de Bordeaux Métropole, transporteur public local, qui exploite une ligne régulière entre les deux rives de la Garonne. L'UAG, donc, organise, dimanche 28 avril, après-midi, à partir de 15 h (si météo favorable), un temps de découverte qui dévoilera Bordeaux à partir de la Garonne. Ce sera, aussi, l'occasion de présenter la flotte des entreprises réunies dans l'UAG et 8 bateaux seront mis à disposition pour transporter, gratuitement, les voyageurs.

- **9 °** Et pour une bourse de l'emploi portant sur la navigation, consultez **FLOTS FORMATION** à https://www.surlesflots.com/vos-annonces-emploi

- **10 °** **ASSEMBLEE NATIONALE – TABLE RONDE SUR LE TRANSPORT FLUVIAL (6 MARS 2019)**

La table-ronde tenue à l'Assemblée Nationale a été un grand moment de solitude pour les transporteurs de passagers. Surtout ceux des bassins de l'Ouest et du Sud du pays.

- Cette table-ronde n'est plus visible sur le site de l'Assemblée Nationale mais à l'adresse suivante :
- https://www.dailymotion.com/video/x73np2b (*la vidéo ne commence qu'à **19 MINUTES ET 5 SECONDES***)
- Et en voici des morceaux choisis :

A (***26 MIN 15 SEC***), le préfet **F. PHILIZOT** présente à la ministre des Transports la vision qu'il propose de l'interprofession du transport fluvial qui réunirait « ***les transporteurs de marchandises et de passagers, les chargeurs, les commissionnaires, les gestionnaires de ports et les fabricants de bateaux*** ». Une telle organisation, dit-il, est « ***bien connue des spécialistes du monde agricole*** ». Certes, mais les transporteurs fluviaux dont l'immense majorité n'est en rien informée, apprécieront car les représentants présents n'en ont rien rapporté. Poursuivant son propos, il annonce (***27 MIN 32 SEC***) la « ***volonté partagée de l'ensemble des familles qui composent la filière fluviale de se doter d'un outil du type interprofession …*** ». Auto-suggestion ou parti pris … ?

A (***1 H 03' 30"***) le DG VNF, **T. GUIMBAUD,** très à l'aise sur le trafic marchandises (Rhin, Seine, Rhône – Saône) beaucoup moins sur le trafic passagers qu'il n'arrive pas à désigner par son nom. A (***1 H 05' 32"),*** juste après « ***trafic*** », il bafouille (***Euh*** …) pour enchaîner sur « ***touristique*** ». Aucun représentant du transport fluvial présent ne le rattrape ; au contraire, plus tard (***1 H 35 ' 45 "***) l'un d'eux en rajoute avec la « ***filière touristique*** » au lieu de filière "passagers". Plus loin, (***1 H 05' 35"***) **T. GUIMBAUD** annonce que dix millions de touristes empruntent la voie d'eau « ***soit en bateau-promenade, soit sur des péniches-hôtels, soit sur des bateaux de croisières, soit sur des bateaux qu'ils louent eux-mêmes*** ». Et les plaisanciers privés, les passagers de transports publics ou ceux transportés à l'occasion d'évènements ponctuels … ? Et encore, « ***la Seine plus visitée et empruntée que la tour Eiffel*** » ce qui contredit un autre de ses propos ***« on ne vient pas sur le fleuve ou le canal que pour le fleuve ou le canal ».*** Il admet, ainsi, que la voie d'eau est d'abord le support d'un moyen de déplacement. Ce qui sous-entend que ce support doit être maintenu en bon état tant pour le transport commercial que pour la navigation de plaisance. Et tant pour le transport de marchandises que de passagers. Et s'il y a des priorités, c'est un choix politique à justifier clairement. A (***2 H 06 ' 34"***) il envoie un argument qui, s'il est irréfutable, ne peut que pousser les petits artisans du transport de marchandises à une retraite rapide : « ***la rentabilité du fluvial existe au-dessus de 1 000 tonnes,… on sait qu'en terme environnemental comme économique les coûts et les impacts sont inférieurs aux autres modes*** ». Aucun représentant des bateliers ne bronche.

Entre (***33' 20"***) et (***35' 05"***), le représentant du ministère, **N. TRIFT** énumère les 3 enjeux du transport fluvial pour le gouvernement : (***compétitivité, transition écologique-énergétique, transition numérique***) et à (***36' 00***) il définit les éléments de ces enjeux (***regroupement des maillons (chargeurs, transitaires, opérateurs de transport)– loi d'orientation des mobilités (innovation/valorisation du domaine public en bord à voie d'eau/sécurité des bateaux***). Valoriser "*en bord à voie d'eau*" et pas "sur l'eau". Ce que fait avec ses COT, VNF, actuellement, aux "plaisanciers professionnels" lorsque leurs outils de travail sont à l'arrêt à la morte saison, faute de clients.

Détails de la vidéo sur http://fluviaconseil.fr/wp-content/uploads/2019/04/Commentaires-AN-Table-ronde.pdf

* *
*

FLUVIACONSEIL

L'actualité de la navigation intérieure

WWW.FLUVIACONSEIL.FR

Contact à : naviguervers@fluviaconseil.fr

L'ACTUALITÉ …

de mai 2019

… À L'ARRACHE-PIÈCE

- **1 °** Préoccupée par la situation de la Garonne et de son canal sur sa circonscription, la sénatrice de Gironde et conseillère régionale "Nouvelle Aquitaine", **LAURENCE HARRIBEY** a eu l'heureuse idée de réunir le 17 mai élus locaux, représentants de la navigation de commerce et de plaisance, représentants CGT du personnel VNF, défenseurs du canal, loueurs de vélos, pêcheurs, pour établir un diagnostic et réfléchir à des moyens d'action. Initiative intéressante, si tous les élus pouvaient en avoir une comme ça de temps en temps.

Pente d'eau entre deux motrices (Montech - 82)

… en panne depuis 2009. Les" 38.50 m" sont exclus du canal de Garonne

- **2 °** Une nouvelle représentation nationale des transporteurs fluviaux se met en place. Les sociétés ou **transporteurs de marchandises** doivent s'inscrire au répertoire des métiers de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat avant le 30 juin, date de disparition de la CNBA. Et pour les **transporteurs de passagers** ? Il serait question de la création d'une filière pour regrouper les péniches-hôtels selon le vœu de VNF. Mais officiellement, c'est toujours le brouillard.

- **3 °** Est-il assez **connu** que le transport fluvial de passagers est d'une grande variété et diversité ? Qu'il se fait sur des milliers de kilomètres de fleuves, rivières, canaux ou sur des lacs ? Que du transport public de voyageurs dans les grandes métropoles, aux paquebots fluviaux, péniches-hôtels, bateaux restaurants ou d'excursions journalières, embarcations de 12 passagers maxi, barques de promenade y compris celles des rivières souterraines, ça fait beaucoup de monde ? Mais dont les intérêts professionnels sont peu (voire pas du tout) **reconnus** au niveau national.

- **4 °** Journée réussie pour **L'UNION DES ARMATEURS DE GIRONDE** (UAG) dont la flotte a embarqué gratuitement, le 28 avril dernier, plus d'un millier de visiteurs, curieux de connaître Bordeaux du fleuve. L'évènement devrait être reconduit l'an prochain. Et pourquoi pas de nuit ?

Bordeaux – port de la lune

- **5 °** Jusqu'à présent, le RGP (règlement général de police) obligeait à une **radiotéléphonie (VHF)** à bord sauf pour les menues embarcations *(définition p. 54 du "Guide pour la navigation fluviale - V. Melgoso)*. Mais un RPP (règlement particulier de police) peut en dispenser tous les bateaux. Désormais, un RPP peut y contraindre même les menues embarcation motorisées. En clair, ayez toujours à bord le RPP à jour et consultez-le, surtout dans les ports où il y a beaucoup de trafic !

- **6 °** **ES-TRIN** ou standard européen des règles techniques pour la navigation intérieure. est un recueil de plus de 500 pages divisé en 4 parties dont, seules, 2 ont une importance particulière au quotidien (si on peut dire). La partie II concerne « *la construction, l'équipement et le gréement* » du bateau, la partie IV concerne les « *dispositions transitoires* ». Transitoires, car la partie II s'applique, intégralement, à un bateau neuf et non à un bateau qui existait, déjà, lorsque les normes européennes se sont imposées. Ces bateaux ont une période de transition pour se mettre en conformité. Le code des transports indique, quels bateaux sont visés par ces normes, dont le respect permet d'obtenir un **certificat de navigation de l'Union** (anciennement communautaire). Il s'agit de tous les bateaux ayant 20 m ou plus de longueur ou, même si leur longueur est moindre, s'ils déplacent plus de 100 m³. De plus, quels que soient leurs gabarit et déplacement, les bateaux à passagers motorisés de plus 12 personnes (équipage non compris), les remorqueurs, pousseurs et engins flottants. *(Définitions précises dans "Guide pour la navigation fluviale - V. Melgoso)*

- **7 °** Information aux navigants qui ne connaissent pas leur RGP par cœur *(et aux loueurs de bateaux pour leurs clients)* : certains bateaux identifiables par une **flamme rouge** à l'avant ont, pour des raisons liées à leur activité, priorité pour passer les écluses à raison d'un passage sur deux. Au temps des éclusiers, ceux-ci pouvaient l'expliquer aux navigants en attente d'éclusage en particulier sur les sections de voie d'eau très fréquentées, ils désamorçaient, ainsi des conflits que pouvait provoquer, ce qui ressemblait à un privilège injustifié. Hélas, en automatisant les écluses, on n'a pas automatisé la communication …

- **8 °** Petite statistique sur 25 ans, dans une direction territoriale quelconque de VNF. Sur cette durée, 100 postes d'agents d'exploitation ont été supprimés. Sur la même durée, le nombre de **cadres supérieurs** (dits catégorie A+) était multiplié par plus de 2 !

- **9 °** Depuis plus de un an, cette épave encombre le cours d'une voie d'eau publique qui fait partie du réseau européen des voies d'eau intérieures. Son propriétaire est identifiable puisque **le nom et le numéro d'identification du bateau** sont bien visibles. Que fait, alors, le gestionnaire de la voie pour demander son retrait de l'espace public ?

- **10 °** Ça continue d'atermoyer du côté du CD47 après la réunion du 26 avril avec l'association des Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie (ARCAO) pour la liaison Lot – canal et Baïse par la Garonne. Les services départementaux se sont aperçus que le RPP de VNF Sud-ouest indique « ***la navigation sur la Garonne entre la confluence avec la Baïse à Saint-Léger et le Lot à Nicole s'effectue dans le chenal balisé*** ». Or, ce chenal – cours naturel du fleuve – qui a été, dans le passé, balisé ne l'est plus. D'où une nouvelle réunion, le 7 juin, pour définir ce qu'il faut faire avec la participation d'autres institutions, réunion qui retarde un peu plus l'ouverture du passage Avant ça, ces mêmes services avaient essayé le coup du **LOT** « *radié de la nomenclature des voies navigables* », nomenclature dont personne aujourd'hui ne peut affirmer avec certitude, ni qu'elle existe encore, ni même qu'elle a, un jour, existé. La réunion aura, au moins, permis de le rappeler. La suite au prochain numéro ….

✦ ✦ ✦

FLUVIACONSEIL

L'actualité de la navigation intérieure

HTTP://FLUVIACONSEIL.FR/

naviguervers@fluviaconseil.fr

L'ACTUALITÉ de juin 2019

Dernière minute :
Naissance de l'UNION DES ENTREPRISES FLUVIALES

… À L'ARRACHE-PIÈCE

- **1 °** Le bateau solaire "Kevin" ex "Soleil d'Oc" est de nouveau à flot. Bravo à son exploitante *(elles ne sont pas très nombreuses)* qui s'est débrouillée pour le sortir de son échouage causé par une entrée d'eau. Penser, désormais, à vérifier régulièrement le bon fonctionnement des pompes de cale.

- **2 °** Très intéressante circulaire du 1er ministre du 5 juin 2019. Il y est question de "***simplifier le paysage administratif***", "***rapprocher les institutions de nos concitoyens***". Mais aussi "***des outils du passé que sont les circulaires de commentaires ou d'interprétation de la norme, inadaptés aux nécessités de notre époque marquées par la transparence et l'accès immédiat et partagé à l'information***". Circulaire un peu longue *(7 pages)*, elle vaut, quand même, le détour. En espérant que les agents publics chargés d'appliquer les règles en feront bon usage.

- **3 °** Entre tradition et modernité *(comme on dit)*, le canal des Deux Mers s'enfonce dans le marasme. Les normes multiples, en évolution constante, répondent à nos exigences de confort et de sécurité. Mais, dans ce même temps, la protection du patrimoine pose des barrières autour de nos vestiges historiques. Pour un canal à la fois voie de circulation en service et symbole monumental de l'**histoire d'un pays**, c'est un drame. La voie de circulation et ses ouvrages doivent suivre les évolutions techniques et scientifiques. Mais le patrimoine doit être conservé "dans son jus", tout juste entretenu. Dès lors, même la piste cyclable du canal du Midi ne se "vend" plus paraît-il ! Comment avec tant d'élites (politiques, administratives, entrepreneuriales, …) dans notre pays a t'on pu en arriver là ?

"Pente d'eau" en friche !

Voie de circulation et site "remarquable"

A droite, les arcades d'un monument historique. Au centre, une cale de radoub.

- **4 °** Avec pour seul horizon leur bateau et les berges de la voie d'eau, certains **transporteurs** s'interrogent, avec raison, sur l'utilité de s'organiser au plan national alors qu'ils n'auraient que des intérêts locaux à défendre. C'est oublier que l'eau qui les porte n'est pas d'origine locale et que c'est une ressource à partager. Que ne sont pas plus locaux : le niveau d'entretien qu'apporte le gestionnaire à la voie et à ses équipements ou encore le péage pour circuler sur le domaine ou la redevance pour l'occuper. Et pas davantage les normes que doivent respecter les bateaux pour avoir leurs certificats de navigation. Mais, toutes ces décisions sont bien ressenties au niveau local …, là où on subit.

- **5 °** Remise du Lot dans le réseau des voies d'eau européennes. Merci à Mme la Présidente *(elles ne sont pas si nombreuses, non plus)* du conseil départemental 47. Mme **SOPHIE VORDERIE,** tout en remettant à VNF la clé des écluses antérieurement sous sa responsabilité, veut s'engager sur un partenariat pour la voie d'eau élargi au-delà du département et de VNF. Et ce partenariat semble possible avec des collectivités d'aussi bonne volonté. Le passage de la Baïse et du canal vers la Garonne et le Lot aurait pu s'ouvrir immédiatement, malheureusement, les prisonniers du Lot vont devoir attendre un an encore. C'est le délai nécessaire pour traiter la demande d'autorisation de retirer, traiter et déposer les alluvions qui bloquent une écluse et sont souillés par une pollution industrielle aux hydrocarbures.

- **6 °** Le 7 juin, lors de la rencontre **ARCAO** - CD 47 - VNF - DDT 47 pour mieux caler la remise en navigation de la Garonne, Fluviaconseil qui assiste *(techniquement et gracieusement)* ARCAO *(Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie)* a suggéré aux services spécialisés de signaler, sur la berge par des panneaux sur massif béton, les points dangereux du chenal. Cela remplacerait le balisage par bouées flottantes qui, emportées par le courant, vont traîner dans les eaux voisines … Et, à propos de signalisation et à l'attention des gestionnaires de voie d'eau, elle doit être mise en conformité au règlement de police de la navigation intérieure, au plus tard le 1er septembre 2019.

Balises attendent propriétaire

Élagueurs bénévoles, outils en main

- **7 °** De plus en plus, usagers, consommateurs, … sont sollicités pour participer *(gratuitement, bien sûr)* à des activités, non de consommation, mais de production. Comme de trier nos déchets avant mise à la poubelle. C'est, maintenant, au fonctionnement des services publics auxquels il va falloir participer. Par exemple pour **immatriculer un bateau "en ligne"**. Mais, bientôt, à la pelle ou la pioche aussi : à Marcellus (47) des riverains du canal inondés par un ruisseau passant sous ce canal sont prêts à déboucher le siphon de l'aqueduc bouché à 80 %.

- **8 °** Il existe, semble t'il, une **tolérance** "autorisant" un bateau de transport de 12 passagers maximum à naviguer avec le seul conducteur à bord. Attention à l'usage de cette "tolérance" qui est raisonnable, certes, car elle diminue le coût du transport et permet à une entreprise de vivre. Mais, si un accident arrive et entraîne une réparation de préjudice importante, le code des transports est très clair : l'équipage d'un bateau de commerce *(passagers ou marchandises)* doit comprendre au moins un membre d'équipage de pont, autre que le conducteur. S'il est possible de conduire un bateau de commerce avec son seul conducteur, cette possibilité doit être prévue par le RPP. Sinon ce sont des arrêtés réglementaires à venir qui fixeront les dérogations possibles.

- **9 °** **ES-TRIN** *(ou standard européen des règles techniques pour la navigation intérieure - suite)*. La définition d'une centaine de termes introduit ce standard à l'article 1.01. Ainsi se trouvent précisés, par exemple, ce que sont un chaland ou une barge tous deux, "*bateaux de transport de marchandises non motorisés ou seulement pour de petits déplacements*". Mais le chaland est construit pour être remorqué tandis que la barge est construite ou spécialement aménagée pour être poussée. Un bateau de transport de marchandises n'est défini que par défaut, c'est un "*automoteur ordinaire*" alors qu'un bateau à passagers l'est de façon détaillée (à cabine, d'excursions journalière, à voile, …). Comme toujours, certaines définitions sont pleines de subtilité. Par exemple, un bateau de transport "***construit et aménagé***" pour transporter 12 passagers maximum n'est pas visé par ce règlement …, sauf, s'il mesure plus de 20 m ou déplace plus de 100 m^3 d'eau. D'où la question : que retenir pour l'application du règlement : le nombre de passagers ou le gabarit ?

- **10 °** **Débat** : L'autorisation de la ville de Marseillan de construire 63 logements aux Onglous *(débouché du canal du Midi sur l'étang de Thau)* provoque l'irritation de l'école de voile des "Glénans".

✦ ✦ ✦

FLUVIACONSEIL

HTTP://FLUVIACONSEIL.FR/

L'actualité de la navigation intérieure

naviguervers@fluviaconseil.fr

L'ACTUALITÉ …

de juillet 2019

… À L'ARRACHE-PIÈCE

- **1 °** C'est, donc, la ministre des transports qui passe à la transition écologique et solidaire… **E. BORNE** sera, certainement, plus à l'aise que son prédécesseur dans ce ministère composé, principalement, de hauts fonctionnaires formés à la même école qu'elle (Ponts et Chaussées). Elle n'est pas ministre d'État …, est-ce parce qu'elle est femme ou qu'elle n'a pas de mandat électif ? Ministre réputée sérieuse, nul doute qu'elle n'oubliera pas la demande du 8 juillet 2019 de l'Union des Entreprises Fluviales ***(contact@union-fluviale.fr)*** qui souhaite avoir un interlocuteur au sein de son équipe. Équipe en remaniement suite au départ de trois de ses huit collaborateurs directs.

- **2 °** Et à propos de demande, les députés **L. SAINT-PAUL** (Maine-&-Loire – 4e circonscription) et **J-F PORTARIEU** (Hte-Garonne – 5e circonscription) ont, eux aussi, questionné le ministère des transports. Laëtitia Saint-Paul, la première, le 26 mars 2019 à propos de l'affectation de la "cagnotte" de la CNBA (4.5 millions d'€) qu'il ne serait pas juste d'utiliser à d'autres fins que le transport fluvial ; le deuxième, le 16 avril 2019 sur l'absence de consultation des transporteurs de passagers de l'ouest et du sud du pays dans la réforme de la profession envisagée par le gouvernement. Sans oublier la sénatrice **L. HARRIBEY** qui n'obtient pas le rapport Philizot fait sur cette réforme.

- **3 °** Incident à l'écluse automatisée de Bayard (canal du Midi – Toulouse) où une vidange d'écluse a commencé avant que le bateau soit complètement positionné et amarré. Et le pire : l'interrupteur "**arrêt d'urgence**" n'aurait pas fonctionné. Heureusement, aucun dommage corporel, seulement de la "carrosserie" toujours coûteuse à réparer. Le propriétaire du bâtiment a déposé plainte pour mise en danger de la vie d'autrui. Reste un sentiment d'insécurité sur le fonctionnement et le professionnalisme de VNF, au moins à cette écluse qui a connu un problème similaire en 2015. Problème qui, déjà à l'époque, avait entraîné une demande d'explications toujours sans réponse à ce jour.

Quand une péniche heurte une porte d'écluse

- **4 °** **Les radars,** indicateurs de vitesse de giration et systèmes d'identification automatique (AIS) ne peuvent être mis en service qu'après installation par des sociétés habilitées qui rédigent une attestation. Puis délivrance d'un agrément par d'autres organismes après essais faits et réussis.

- **5 °** **ES-TRIN** *(ou standard européen des règles techniques pour la navigation intérieure - suite).* La quantité de règles que ce document laisse à l'appréciation de l'autorité est très importante ce qui ouvre la porte au dialogue pour autant que les interlocuteurs intéressés y soient disposés. Un document d'inspiration byzantine … Prenons le cas de l'établissement flottant qui n'étant pas soumis au règlement de l'Union ne devrait pas y figurer, d'ailleurs aucune obligation technique ne s'y trouve. Il y est, pourtant, défini comme une ***"installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bain, dock, embarcadère, hangar pour bateaux".*** Un bateau logement à l'arrêt plus de 11 mois de l'année puisqu'il loge son occupant et qui se déplace 15 jours par an et

encore pas tous les ans est-il, dans ce cas, en déplacement normal ou anormal ? La question n'est pas neutre car en filigrane, c'est un certificat de navigation ou d'établissement flottant qu'il faut obtenir. Et le coût n'est pas le même pour l'un ou pour l'autre.

- **6 °** Ces bouées signalent des **vestiges d'une pile de pont**, point dangereux de la voie en raison de la réduction de la hauteur d'eau à cet endroit. Mais d'après le règlement de police de la navigation, cette signalisation ne sera plus réglementaire au 1er septembre de cette année et il faudra la modifier. Pourquoi, à cette occasion, ne pas décider d'un chenal et le signaler ? Avec de l'imagination en plus, cela pourra être moins coûteux, plus pratique et, conforme au règlement.

- **7 °** Avec l'arrivée de la saison estivale et la profusion de **manifestations sur l'eau** risquant d'entraver la navigation, il peut être utile de rappeler que les autorisations d'interrompre la navigation sont réglementées avec précision. Et qu'une reprise de la navigation de commerce peut être prévue après une interruption consécutive de deux heures.

Contrôle de gendarmerie aléatoire

- **8 °** Le contrôle de conformité d'un bateau n'est pas chose simple et, récemment, les forces de police qui s'y collaient en ont eu la preuve. Pour la périodicité de **contrôle des extincteurs**, la maréchaussée affirmait que c'était le fabricant qui la fixait alors que le chef de bord disait que les textes y obligeaient tous les deux ans. Le malentendu venait de ce que les forces de police contrôlaient un bateau de commerce (transport de 12 passagers) sur la base des normes technique des bateaux de plaisance où, c'est vrai, la périodicité du contrôle est fixée par le fabricant. Mais le bateau avait un certificat de l'Union (ex-communautaire) obligatoire car il mesurait plus de 20 m de long et déplaçait plus de 100 m^3, c'est, donc, le chef de bord qui avait raison. Que les gendarmes ne se découragent pas, les contrôles en navigation sont nécessaires pour éviter la création de zones de non-droit. Exercés avec tact et mesure, la grande majorité des professionnels s'en accommode. Et dans tous les cas, Fluviaconseil peut apporter ses modestes lumières.

- **9 ° Pas sympa, le conducteur de ce pousseur avec sa barge.** Et risqué, compte tenu de la contravention de 3e classe encourue (450 €). Et si ç'avait été un bateau à passagers, la sanction était de 4e classe (750 €). Les contraventions ce n'est pas comme à la SNCF, la première classe n'est pas la plus chère.

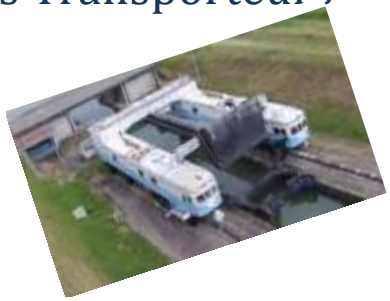
  On retiendra les bonnes intentions de départ du conducteur : le stationnement irrégulier est en bout de zone, ça réduit la gêne sur ce linéaire réservé aux professionnels privés.

- **10 °** Le "**Guide pour la navigation fluviale**" a été mis à jour des dernières modifications règlementaires. Pour ceux qui désirent actualiser leur ouvrage, les 14 feuilles au format A5 de l'ouvrage ont été rassemblés sur 7 feuilles au format A4 et correctement paginées cette fois. Pour les télécharger, clic "ici"

✦ ✦ ✦

FLUVIACONSEIL & l'Association des Transporteurs Fluviaux du Midi (ATFM)

HTTP://WWW.FLUVIACONSEIL.FR
Contact : naviguervers@fluviaconseil.fr



L'ACTUALITÉ …

Spécial : entrée au musée de la pente d'eau de Montech (82)

… À L'ARRACHE-PIÈCE

- Mis en service en 1974, cet ouvrage construit pour l'équivalent de 17 millions d'euros actuels a fonctionné 35 ans. Durée de vie supérieure à celle d'autres innovations de l'époque : le minitel (32 ans), le Concorde (24 ans), l'aérotrain (0 année). Maillon d'une plus vaste opération de modernisation du canal des Deux Mers, il a été conçu par l'ingénieur des Ponts et Chaussées, **JEAN AUBERT** qui a remis ça quelques années plus tard à Fonserannes. Mais avec moins de réussite, l'ascenseur de Béziers (34) n'étant jamais entré en service ; la modernisation s'est arrêtée là. C'est la marche arrière de cette mise au gabarit Freycinet (38,50 m) qui commence.

- En panne depuis dix ans, les motrices accouplées de la pente d'eau étaient en attente de réparation. Réparation de quoi, si quelqu'un le sait. … ? On verra bien quand il faudra la positionner à mi-pente ! Ce qui est sûr, c'est qu'au bout de ces années, sa mise hors service ne pouvait pas soulever de vagues, elle est, comme qui dirait, naturelle. D'ici à penser que l'opération était préparée et programmée par VNF… Dans quelques années, peut-être, se posera, de nouveau, le problème du tas de ferraille monumental qu'elles risquent de devenir. Monument à la gloire de qui ?

- Montech (82) et Béziers (34) sur le canal des Deux Mers confirment l'avis de **L'UNION DES ENTREPRISES FLUVIALES** (UEF) que les voies d'eau de l'ouest et du sud du pays ne présentent aucun intérêt pour les décideurs nationaux. Quand l'autre ascenseur à bateau du pays, à Arzwiller (57), est tombé en panne en 2013 ; il a été réparé et remis en service en 2015. Est-ce parce qu'il est sur le canal de la Marne au Rhin ? Ou parce qu'il assure encore un peu de transport de marchandises, transport apparemment plus intéressant pour VNF que celui de passagers ?

Au bas de la pente, les motrices et, entre elles, le masque qui, une fois descendu et le bateau en place, permet de monter le bateau sur l'eau retenue par le maque.

- Le dossier de presse VNF expliquant le projet "muséographique" de Montech n'est pas très disert sur le sort réservé aux motrices : à peine une petite dizaine de lignes dispersée sur 5 pages. Et l'ouvrage est qualifié de "machine" ce qui n'est pas élégant et ne témoigne pas d'une grande considération pour l'ouvrage et pour le métier. Heureusement, féminisé, le terme est moins brutal ; il s'en est fallu de peu que l'ouvrage ne devienne le "machin" …

- Est-ce qu'il n'y aurait pas un peu d'égoïsme territorial dans ce projet ? Pour le bénéfice d'un bout de territoire, les bateaux de plus de 30 mètres circulant sur le canal de Garonne entre Toulouse et Bordeaux ne passeront plus alors que la pente admettait jusqu'à 40 mètres. On s'étonnera que **la commission territoriale** prévue par le code des transports pour parer à ce risque – grave pour une infrastructure de transport – n'ait pas été consultée. Et l' "*Association des communes riveraines du canal des Deux Mers*" alors ! Pas très collaboratif, tout ça. Si ce projet à l'horison 2020, année des élections municipales, permet la réélection des élus qui l'ont financé, il aura, au moins, cette utilité. Il est clair que le trafic fluvial n'a pas les mêmes échéances …

- Le projet découragera certainement toute perspective d'investissement dans le transport fluvial alors qu'un important opérateur de transport de passagers avait proposé de participer, financièrement, à la remise en service. Pendant que sur le Tarn, à Villemur (31) ou Montauban (82) des citoyens soutenus par leurs élus (et réciproquement) remettent en état des écluses abandonnées, l'État et VNF ferment des ouvrages à Montech ou à Toulouse. Toulouse où, sur la Garonne, une écluse aux dimensions identiques à celles de Montech est fermée depuis des années.

Voici la pente que remontaient les motrices

- Quel manque d'imagination tout ça. Alors que Montech est sur une croisée de voies d'eau avec un canal vers Montauban et le Tarn et disposait, même, d'une base de location de bateaux qui a fini par mettre la clé sous la porte. Et VNF qui emploie 850 000 € pour réduire le gabarit de passage de la voie en fermant un ouvrage utile à une navigation touristique et commerciale en expansion. Navigation utile au plus grand bénéfice des finances du pays et des régions. Dire que la loi a fixé pour mission à cet établissement d' "*assurer (…) la promotion des voies navigables (…) en développant un transport fluvial complémentaire des autres modes de transport*" (code des transports : L4311-1).

En haut, direction la Méditerranée …

- Trente-cinq ans de service, c'est tout de même honorable. La route Langon – Blagnac spécialement aménagée en 2004 pour les convois de l'Airbus A380 n'aura pas durée la moitié. Va-t-on en faire un musée lorsque la production de cet avion s'arrêtera ? Et pas que la route, les porteurs (camions et barges), les grues, les pontons, …. Développement durable, dites-vous ?

- Comment va fonctionner ce projet dont personne ne souhaite l'échec ? Une friche industrielle – ancienne papeterie – fait partie de l'opération, c'est sa requalification pour un coût total de 3,2 M€ qui donne l'occasion à VNF de se débarrasser de la pente. Mais entre ce bâtiment et les motrices, il y a plus de 3 km (A/R) de voie sur berge avec pour seule animation la voie d'eau. Et, à l'heure actuelle, plus aucun bateau professionnel n'y passe, le dernier en service a fait faillite quand l'ouvrage est tombé en panne.

- Est-ce qu'on va sortir un jour de l'équation "transport fluvial = transport de marchandises" ? Le directeur général de VNF, lui-même, en affirmant qu'à moins de 1 000 tonnes, ce moyen de transport n'est pas compétitif laisse supposer que le transport fluvial n'a d'avenir que pour les gros capitaux. Ce ne peut pas être son propos car le transport de passagers sur des voies d'eau à gabarit réduit a un avenir pour les petites et moyennes entreprises. Et si l'Europe s'oriente vers une division du travail qui assigne au sud de l'Union l'accueil des touristes, pourquoi ne pas saisir l'opportunité ? Les transporteurs de marchandises passés, aujourd'hui, au transport de passagers se sont bien adaptés. Et pourtant transporter des passagers aujourd'hui n'est pas une sinécure avec la palanquée de normes qui est à respecter et les exigences de confort des consommateurs actuels.

- L'arrêt de cet ouvrage ne sera, peut-être, pas obligatoirement une mauvaise idée à l'heure où la production de masse, notamment le tourisme de masse, génère des questions capitales. Mais un débat public autour de cette question n'était pas superflu. Décider la fermeture d'un ouvrage utile au transport, sans pas même consulter les transporteurs professionnels, ressemble à un déni de démocratie. Même si la décision a été prise entre gens avisés

✦ ✦ ✦

FLUVIACONSEIL

L'actualité de la navigation intérieure

HTTP://FLUVIACONSEIL.FR/

naviguervers@fluviaconseil.fr

L'ACTUALITÉ …

de septembre 2019

… À L'ARRACHE-PIÈCE

• **1 °** Beaucoup d'agitation réglementaire pendant la période estivale. En petite plaisance (moins de 20 m), les modèles de carte de circulation changent et elles peuvent être envoyées par la voie électronique *(arrêté du 5 août)*. En navigation, le règlement général de police **(RGP)** est modifié (cf brève n° 6) *(A du 7 août)*. Enfin, les zones de navigation restreintes sont précisées et c'est assez important pour les bateaux difficiles à mettre en conformité complète (*A. du 20 août).*

• **2 °** Changements en vue pour les bateaux de 12 passagers maximum. Avec deux membres d'équipage, le prix de revient par passager ne permettait pas à l'entreprise de vivre. Le ministère envisage de réduire l'équipage au seul conducteur. Affaire à suivre.
Et pour les petites embarcations à passagers non motorisées, ou à moins de 4.5 kW, la formation du conducteur à la sécurité à bord ne sera plus sous la responsabilité de l'administration. Celle-ci, avec les réductions d'effectif ne pouvait plus se déplacer pour faire passer les épreuves de l'attestation spéciale passagers allégée. La formation à la "**Prévention et secours civique de niveau 1**" (PSC1) ex- "attestation de formation au premier secours" (AFPS) suffira pour faire un bon agent de sécurité.

Petits transports de passagers – formation à la sécurité (PSC1)

• **3 °** Le ministère de la transition écologique et solidaire a, enfin, un secrétaire d'État aux transports. **JEAN-BAPTISTE DJEBBARI**, jeune fonctionnaire de l'aviation civile (37 ans) connaît le ferroviaire et a des idées sur les autoroutes mais ne connaît pas le transport fluvial. Un challenge que les transporteurs professionnels espèrent lui voir relever. Mais entre autres tâches, il doit, aussi, suivre, dans le domaine fluvial, *"les politiques relatives aux voies navigables (…) à la plaisance et aux activités nautiques (…) à la navigation (…) aux développements des plates-formes multimodales, ferroviaires, fluviales et portuaires*" et tout ce qui s'ensuit. Dont, probablement, l'organisation de la filière professionnelle.

• **4 °** Depuis Einstein, au moins, on sait que **le temps** *(date)* **et l'espace** *(lieu)* sont liés. La preuve, prenons, par exemple, un candidat à un permis quelconque. Il doit présenter un dossier qui contient des documents dont un *(le certificat médical)* à une durée de validité limitée *(6 mois)*. La durée de validité, c'est l'espace-temps entre deux dates. La première date est connue *(jour de signature du certificat chez le médecin)* mais, pour la deuxième, l'administration ne dit pas exactement si la date *(et le lieu)* à retenir sont la date *(et le lieu)* de présentation du dossier chez le professionnel agréé par l'administration. Ou, le jour *(et le lieu)* de l'inscription à l'épreuve ou bien le jour *(et le lieu)* même de l'épreuve. Un flou, une interprétation qui font que le temps, donc le délai, peut être étiré ou rétréci par l'administration à sa guise. Et le candidat accepté ou renvoyé chez son médecin, selon le cas. Et voilà comment en manipulant l'espace, on manipule le temps !

• **5 °** Il faut sauver **LA "JEAN JAURES"** !

La "Jean Jaurès" il y a 20 ans

Cette péniche de charge au nom emblématique est sans doute celle dont la proue se distingue encore sous l'eau, amarrée sur les berges du Lot, au Lédat, en amont de Casseneuil (47). Et aucune collectivité pour la sortir de l'eau et en faire un mémorial aux mariniers du Lot et d'ailleurs et à leurs bateaux. Ou à l'histoire de la région, de ses habitants et de son économie.

Passe, passe le temps …

• **6 °** L'actualité Fluviaconseil de juillet rappelait que les signaux de navigation devaient être mis en conformité avant septembre 2019. Les vacances étant passées par là, l'arrêté du 7 août *(cf brève n° 1)* accorde un nouveau délai jusqu'en 2021. Donc, petit rappel pour les plaisanciers et mariniers qui naviguent à proximité de telles bouées, elles n'indiquent pas, toujours, une zone de baignade. Ici, ce sont des vestiges de pont.

Mais, pour les transporteurs de passagers, pas de délai. L'affichage du nombre de passagers autorisés à bord n'est plus à indiquer "en un endroit bien apparent" mais **"sur des pancartes bien visibles apposées à des endroits bien apparents"**.

• **7 °** L'association des **TRANSPORTEURS FLUVIAUX DU MIDI**, est présente sur le canal depuis 1935. Et, elle digère mal la transformation de la pente d'eau de Montech (82) en relique de musée. Elle a écrit à VNF, le 26 août 2019, s'étonnant que cet établissement de l'État utilise ainsi l'argent public destiné à promouvoir le transport fluvial. VNF a répondu, immédiatement en dressant au président de l'ATFM un "*procès-verbal de constatation et de mise en demeure d'occupation sans titre du domaine public fluvial*". Pour son bateau de transport de marchandises souvent en arrêts de courte durée "constatés" sur une période de 8 mois et 15 jours qui s'arrête au lendemain de la lettre de l'ATFM. Et avec une indication du lieu de l'infraction en coordonnées GPS, s'il vous plaît. Forcément puisqu'aucun PK ne balise le linéaire du canal. Prudente, l'ATFM ne va pas en demander la raison à VNF, pour l'instant.

• **8 °** Les transporteurs fluviaux souffrent d'un déficit de reconnaissance. Les marins les prennent de haut parce qu'ils seraient plus qualifiés qu'eux, les transporteurs de marchandises sont renvoyés à l' "homme du Picardie", ceux de passagers traités de "promènes-couillons", certains élus affirmant, même, que leurs clients n'enrichissent leurs territoires qu'en achat de cartes postales. Et pour VNF, ils ne sont que des plaisanciers professionnels. L'**UNION DES ENTREPRISES FLUVIALES** s'engage pour corriger ce qui n'est qu'une image mal torchée. Elle sera reçue au ministère de la transition écologique le 30 septembre et aura beaucoup à dire …, tout en restant concise.

• 9 ° Les **EDITIONS DU BREIL** mettent en vente une nouvelle édition du guide fluvial de **l'estuaire de la Gironde**. Ce guide fait le point sur les nouveaux équipements fluviaux d'accostage sur la Garonne à Langon et à Cadillac. Ainsi que sur la Dordogne, à Libourne. Et surtout, sur les importants efforts faits par Bordeaux Métropole qui témoignent de son grand intérêt pour le transport fluvial, facteur de développement et de croissance. Dans ce guide, en prime, figure une carte du vignoble témoignant de l'heureuse union de l'eau et du terroir. *(Prix : 20.50 € - editionsdubreil@wanadoo.fr)*

• **10 °** **ES-TRIN** *(ou standard européen des règles techniques pour la navigation intérieure - suite).* Au moment où les titulaires "ASP" vont devenir des experts en navigation avec passagers, il est utile de voir ce qu'est le dossier de sécurité qui doit être à bord de tout bateau à certificat de l'Union.
Ce dossier est composé de deux éléments :

- celui qui décrit les **tâches de l'équipage et du personnel de bord** dans quatre situations qui sont : l'avarie, l'incendie à bord, l'évacuation des passagers et la personne à l'eau. Les mesures particulières pour les personnes à mobilité réduite doivent y figurer.
- Et le p**lan de sécurité du bateau** représentant de manière claire et précise un certain nombre de détails : moyens de sauvetage, extincteurs, aires de rassemblement et d'évacuation, …

Important : le dossier et le plan doivent porter le visa de contrôle de la Commission de visite, celle qui visite le bateau après le passage de l'expert et avant de délivrer le certificat avec ou sans prescriptions. Faute de ce visa, en cas d'accident, il ne sera pas possible de prouver que ces documents étaient bien conformes au règlement communautaire.

✦ ✦ ✦

FLUVIACONSEIL

L'actualité de la navigation intérieure

WWW.FLUVIACONSEIL.FR

naviguervers@fluviaconseil.fr

L'ACTUALITÉ …

d'octobre 2019

… À L'ARRACHE-PIÈCE

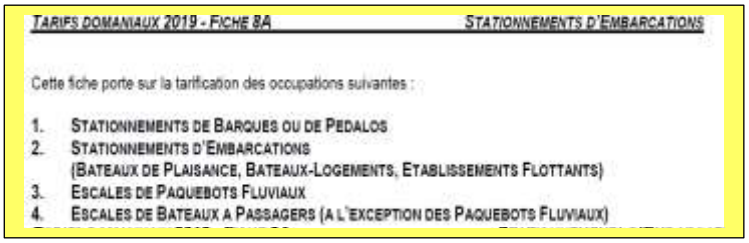
• **1 °** Le "**Guide pour la navigation fluviale** – technique et réglementation en 100 questions réponses" vient d'être mis à jour. L'actualisation ne porte que sur la question 59 (*Qu'est-ce qu'un référentiel technique ?*) et elle se trouve ici. Le recueil de toutes les modifications depuis avril 2018 est ici. En deux ans, de nombreuses modifications (une dizaine environ) ont concerné la navigation intérieure.

• **2 °** L'**UNION DES ENTREPRISES FLUVIALES** (*UEF*) s'est réunie le 18 octobre à Camblanes & Meynac, son siège social, en banlieue bordelaise. Cette réunion a terminé ce qui avait été entamé le 15 janvier, car entre les deux dates, il a fallu assumer la saison de navigation. Les trois bases d'un collectif : ses buts, ses organes de direction et le montant de l'adhésion sont, maintenant, fixées. Trois éminents élus de la Gironde étaient présents, représentés ou excusés (*le député Lacaze, la sénatrice Delattre et Ph. Dorthe, président du conseil de surveillance du grand port maritime de Bordeaux (GPMB)*). Ils ont écouté attentivement et noté l'exposé des difficultés que vivent les professionnels de la navigation. Difficultés recensées et rassemblées dans un court mémoire envoyé au ministère pour préparer une entrevue (*voir brève suivante*).

• **3 °** Une délégation de l'UEF *(ci contre de g à dr : PM Chevaillier, S Gurnade, F Bézy et A Ribo)* a rencontré **MME MENETRIER**, conseillère "Transports" de la ministre de la transition écologique. Elle était accompagnée d'un représentant de l'administration centrale pour les questions portant sur les bateaux. Celles sur les équipages, ce sera pour une autre fois. L'entretien fut courtois malgré les sujets délicats abordés. Voir le compte-rendu flash (une page) de cette réunion.

Photo V Melaoso

• **4 °** Voies Navigables de France s'enfonce davantage dans la confusion. Déjà, pour faire payer le stationnement sur le domaine public fluvial, cet établissement range les bateaux de commerce (*transport de passagers*) dans la catégorie des bateaux de plaisance (*voir extrait tarifs VNF*), indifférent à l'apport économique de ces petites entreprises, pour le pays. Tout en faisant des tarifs allégés pour les bateaux de commerce d'intérêt patrimonial plus coûteux à remettre aux normes en raison de leur histoire, vieille parfois, de plus d'un siècle. Et bien, par une décision du 27 mai 2019, cet allégement prend fin et ces bateaux redeviennent des bateaux de plaisance. Aux chefs d'entreprise de se débrouiller pour trouver un nouvel équilibre économique. S'ils le peuvent …



TARIFS DOMANIAUX 2019 - FICHE 8A — STATIONNEMENTS D'EMBARCATIONS

Cette fiche porte sur la tarification des occupations suivantes :

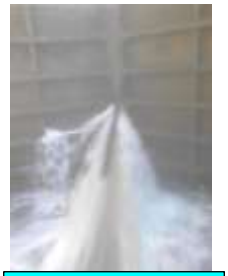
1. STATIONNEMENTS DE BARQUES OU DE PEDALOS
2. STATIONNEMENTS D'EMBARCATIONS (BATEAUX DE PLAISANCE, BATEAUX-LOGEMENTS, ETABLISSEMENTS FLOTTANTS)
3. ESCALES DE PAQUEBOTS FLUVIAUX
4. ESCALES DE BATEAUX A PASSAGERS (A L'EXCEPTION DES PAQUEBOTS FLUVIAUX)

Est-ce qu'il y a des représentants de la profession compétents en la matière dans cette agence ?

• **5 °** Triste fin de carrière pour ce conducteur de paquebot fluvial de 64 ans qui, sur une cinquantaine de mètres, a dépassé puis coulé un bateau à passagers cinq fois plus petit que lui causant la mort de 29 personnes. L'accident a eu lieu dans la passe, pourtant large, d'un pont sur le **DANUBE** à Budapest. Le poids, la puissance, la vitesse, la visibilité … étaient en défaveur du bateau coulé et sa longueur de 26 mètres n'a pas fait le poids face aux 135 m du paquebot. La violence n'est pas que sur les routes.

• **6 °** Qui sait que sortir et mettre à sec un embarcadère pour vérifier son état, peut coûter 50 % de son prix neuf ? Opération à renouveler tous les 10 ans, mais le délai peut être plus court si l'équipement a eu une vie tourmentée. C'est un passage obligé pour avoir un certificat de navigation dit "certificat d'établissement flottant" (*CEF*) en bonne et due forme. Et pas moyen d'y échapper par une visite subaquatique ou un drone sous-marin coûtant moins cher, et de beaucoup. L'administration exige la mise à sec sauf s'il y a **impossibilité technique**. Qu'est-ce que ça veut dire ? Ce "technique" là, c'est sûr, n'est pas celui du financier qui ne s'amusera pas à acheter un embarcadère neuf au terme de chaque premier renouvellement du CEF. Les années glorieuses de la dépense publique (ou privée) sont terminées depuis quelques temps déjà. L'administration manque t'elle à ce point de techniciens des finances pour signaler une telle aberration qui décourage la construction d'équipements fluviaux ? C'est ça le développement durable ?

Embarcadère / établissement flottant



Fuite sur porte d'écluse
Photo : C Delmas

•**7 °** A l'épreuve théorique du permis de conduire un bateau de plaisance, on découvre que le **port du gilet de sauvetage** est obligatoire au passage des écluses. C'est faux, bien entendu, puisque porter ou non le gilet relève d'une décision du chef de bord, seul maître à bord après Dieu. Certes, un chef de bord responsable ne laissera pas les personnes embarquées sans gilet de sauvetage au passage d'une écluse aussi mal entretenue que celle, ci-contre. Mais, heureusement, il y a, proportionnellement, moins de chefs de bord négligents que de gestionnaires d'ouvrages.

• **8 °** Tous **les médias** ont parlé, abondamment, cette année, des grèves à la SNCF, des difficultés de compagnies aériennes, des bouchons estivaux sur les routes, … etc. Et, bien sûr, de la sécheresse. Mais, sans s'attarder le moins du monde sur ses conséquences sur la navigation. Pourtant, les canaux, notamment, du centre du pays (**BRIARE, LOING, CENTRE,** …) fermés au trafic dès la mi-août par manque d'eau, ont causé bien des soucis aux transporteurs fluviaux qui ont dû parer au plus pressé et modifier leurs déplacements. Avec des risques de perte de clients, d'apparition de contentieux, d'impossibilité de livrer leurs marchandises et, dans tous les cas, de voir se réduire leur activité et diminuer leurs chiffres d'affaire. Dans notre société hyper-connectée, faut-il mobiliser des agences de "com" coûteuses pour que les médias de notre pays s'intéressent au transport fluvial ? Si c'est le cas, le pays est mal barré.

• **9 °** La nature suivrait-elle les lois de l'espèce humaine ? Cette espèce a la particularité de vouloir **tout concentrer**. Les capitaux dans d'énormes multinationales, les populations dans d'énormes métropoles, les consommateurs dans d'énormes centres commerciaux, les automobilistes dans d'énormes embouteillages, … Alors pourquoi la nature n'aurait-elle pas le droit de concentrer en quelques heures, la pluie qu'elle retient pendant des mois ? En attendant, nos pensées vont à ceux qui subissent, actuellement, d'énormes intempéries.

• **10 °** **ES-TRIN** *(ou Standard Européen des Règles Techniques pour la Navigation Intérieure - suite)*. Un bateau identifié comme non-conforme à la réglementation technique communautaire doit savoir précisément en quoi il ne l'est pas. Ceci doit être mentionné sur son certificat de navigation ainsi, sait-on sur quoi il faut intervenir en priorité. Pour des entretiens de routine ou des réparations avec des pièces, soit de technologie, soit de conception équivalentes, le respect de la réglementation de l'Union n'est pas requis. Ce n'est que sur des modifications ou des réparations importantes qu'il le faudra. Donc, attention avant d'engager des travaux d'importance qui peuvent attendre tant que le bateau n'est pas en situation de danger manifeste. Le ministère de la transition écologique prépare, d'ailleurs, une instruction sur cette notion.

*** * ***

Tu nous as quitté trop vite. Gilles, et ce Tarn que tu aimais tant, ne s'est même pas arrêté une seconde de couler. Mais il te regrettera. Comme nous.

à Gilles FRANQUEVILLE
HTTP://FLUVIACONSEIL.FR/

L'actualité de la navigation intérieure

naviguervers@fluviaconseil.fr

L'ACTUALITÉ …

de novembre 2019

… À L'ARRACHE-PIÈCE

- **1 °** Le compte-rendu de la rencontre **UNION DES ENTREPRISES FLUVIALES - MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE** du 21 octobre (ici) est revu. Il devait refléter, autant que possible, un consensus. Il s'est fait moyennant un petit ajustement (*en rouge dans le document*) qui fait l'impasse sur l'état du marché des bateaux de commerce d'occasion. Certes, un bateau d'occasion à certificat de navigation européen – plus coûteux à obtenir – est supposé avoir une meilleure côte qu'un bateau à certificat national. Mais, c'est très théorique car que sait-on du marché des bateaux de commerce d'occasion ? D'une part, un certain nombre de bateaux recalés depuis l'entrée en vigueur des normes européennes sont dans la nature et reviennent, peut-être, dans le circuit, faisant baisser les prix. D'autre part, les dispositions transitoires pour passer à une conformité totale augmentent l'incertitude, compliquent la vie des exploitants et multiplient les contentieux. Donc, excepté mettre en difficulté son exploitant quelle est l'utilité de mettre en conformité européenne un bateau exploité sur une voie d'eau nationale qui ne sera jamais intégré au réseau européen ? La question mériterait, tout de même, qu'on se la pose en haut lieu.

Bateau européen mais voie d'eau nationale.

- **2 °** Penser que des travaux importants sur un bateau pour avoir un certificat européen, vont lui donner une plus-value, c'est méconnaître l'économie du transport fluvial. Une coque de bateau est faite pour durer des dizaines et jusqu'à plus d'une centaine d'années. C'est à l'opposé des **logiques consuméristes** de nos sociétés basées sur l'éphémère, le "tout jetable", l'obsolescence programmée, les retours rapides d'investissement, … Financiariser l'économie du transport fluvial est un peu irréaliste. Le lien entre l'homme et sa machine n'est pas que monétaire. C'est une des différences, et non des moindres, avec les transports routier, ferroviaire ou aérien.

Combien d'années peut avoir cette coque, futur logement ?

- 3 ° L'assemblée des **AMIS DES RIVIERES ET CANAUX D'AQUITAINE ET D'OCCITANIE** (ARCAO) s'est tenue le 16 novembre. Une fois de plus, la salle était comble (adhérents, élus, sympathisants, professionnels, …) tant il est vrai que le lieu choisi (Buzet-sur-Baïse – 47) est dans un département, de longue date promoteur de la navigation, où se rencontrent plusieurs voies d'eau circulées (Garonne, Lot, Baïse, canal de Garonne). Tous ont regretté qu'une pollution aux hydrocarbures d'origine "inconnue" (*bien qu'il n'y ait qu'une entreprise en amont du seuil pollué*) bloque l'ouverture d'une écluse et, en pratique, le trafic par la Garonne entre Baïse et Lot, Et ce, jusqu'en 2020, en raison de la procédure de dépollution.

- **4 °** En **LOT-ET-GARONNE**, le conseil départemental s'échine à trouver la solution optimale pour effacer un barrage sur le Lot, à Fumel, et étendre la navigation et le réseau fluvial européen. Pendant ce temps, dans le département voisin, on fait fuir les loueurs de bateaux et on met au musée un ouvrage de navigation pour limiter le gabarit autorisé à la navigation sur l'ensemble de la voie. Alors que le chef-lieu de ce même département va remettre en service une écluse sur le Tarn fermée depuis des dizaines d'année. Quel dommage qu'il n'y ait pas un établissement public national pour gérer les voies d'eau en harmonie !

- **5 °** Le gouvernement dans les discussions avec la profession souhaite le moins d'interlocuteurs possibles et renvoie vers son (*dixit*) "**interlocuteur naturel**". Ça fait un peu "pensée unique" mais si ça marche, pourquoi pas ? Réduire les intervenants dans le déroulé du jeu social permet de se simplifier la vie quand

on tient les manettes du pouvoir ; entre soi on se comprend mieux. Sauf, qu'une consultation récente et importante sur la constitution des équipages a motivé à répondre plus de 50 professionnels. L'interlocuteur naturel devait être aux interlocuteurs absents pour faire la synthèse.

- **6 °** Sur une voie d'eau du centre, fermée quelques semaines durant pour cause de niveau d'eau insuffisant, un transporteur ayant une cargaison à livrer demande à pouvoir passer avec un mouillage (*hauteur d'eau*) réduit puisque le bateau n'est pas à pleine charge. L'ouverture ponctuelle profiterait, aussi, à d'autres bateaux pareillement bloqués. VNF s'appuyant, en cette fin octobre, sur les incertitudes de la météorologie répond – **immédiatement** au cas où la météo contrarierait ses envies – par la négative. Ainsi, sans le moindre effort pour faire connaître le mouillage utilisable à l'instant de la demande, ni le niveau de précipitation qui serait bienvenu pour avoir un peu de marge, ni les divers délais à prendre en compte pour répondre positivement, l'établissement public met tout le monde au chômage, le transporteur et le canal. Aussi peu de compréhension de la part de professionnels qui ont l'assurance à vie de leur revenu, de leur emploi et de leur retraite à l'égard de professionnels qui n'ont rien de tout est choquant. Sans parler du manque de professionnalisme. Mais l'un ne va-t-il pas sans l'autre … ?

Une ancienne source réamorcée invitait même le batelier à passer …

- **7 °** Les **stratèges du canal du Midi** (*soit une région, quatre départements et l'État (VNF, Culture, Agriculture, Environnement mais pas Navigation*) se sont réunis en comité le 8 novembre. Dans le but de créer une entente et signer un contrat appelé "plan canal". C'est du sérieux car il s'agit d'utiliser à bon escient l'argent public avec l'objectif, pourquoi pas, d'avoir des retours sur la durée. Le dossier de presse diffusé à cette occasion affiche bonnes intentions mais, aussi, formules creuses (*plan de gestion futur pour construire un plan d'actions permettant la mise en œuvre concrète d'actions … etc*). Pour remplir ces vides, on ne saurait trop recommander aux professionnels de la navigation de s'intéresser à la suite des évènements (*s'ils y sont invités*), notamment, les 4 et 5 décembre. Et peut-être qu'y sera la nouvelle organisation professionnelle représentative au plan national (*cf brève n° 5*) saluée par le secrétaire d'État, chargé des transports.

- **8 °** Connaissant un peu le domaine de la navigation, un particulier a ressenti le besoin de l'officialiser en passant son permis de conduire un bateau de plaisance en eaux intérieures. Il est tombé de haut lors de sa formation en apprenant que : les estuaires n'étaient pas autorisés à la plaisance fluviale (***faux***), que sur les lacs on applique les règles de barre et de route de la mer (***inexact***), que les avis à la batellerie étaient de nature réglementaire (***faux***) et qu'on pouvait les consulter auprès de services de la navigation (*disparus depuis 2013*)… etc Renseignements pris, ce ne sont pas les mêmes personnes (physiques ou morales) qui sélectionnent les questions soit préparant aux épreuves, soit posées aux épreuves de validation. L'organisation de ce permis par l'État sent, un peu, l'usine à gaz. Il est vrai que c'est la direction des Affaires Maritimes au ministère de la transition écologique qui est en charge de la navigation de plaisance. De là viennent, probablement, les erreurs et influences.

- **9 °** Et à propos d'influences maritimes ; félicitations à **Ph Dorthe**, conseiller régional (*entre autres*) élu président du conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB). Port (maritime) installé sur domaine public fluvial ... Nos encouragements vont à M. Dorthe qui est à l'avant-poste d'une zone où cohabitent navigants fluviaux et maritimes, tous à fort caractère. A noter qu'à l'extrémité Méditerranée, le port de Sète est dans la même configuration avec deux zones, l'une fluviale, l'autre maritime qui s'interpénètrent et où sont supposés échanger et dialoguer, opérateurs maritimes et fluviaux.

- **10 °** **ES-TRIN** *(ou Standard Européen des Règles Techniques pour la Navigation Intérieure - suite).* Une question particulièrement délicate de ce standard touche aux eaux usées domestiques. Pour un bateau neuf, il faut à bord, soit des citernes, soit une station d'épuration. Mais quid des bateaux déjà en service ? Sur le Rhin, une période de transition pour se mettre en conformité est prévue jusqu'à fin 2044. Sur les autres voies d'eau européennes, c'est une réglementation future dite d' "absence de danger manifeste" qui statuera. Le rejet des eaux usées domestiques dans le "milieu ambiant" met-il le bateau en situation de danger manifeste ? Il faudra regarder au-delà du pré carré de chacun pour trouver la moins mauvaise réponse.

* * *