

*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 2021

Actualités fluviales du cabinet consultant Fluviaconseil

(11 mois de janvier à novembre)

Les liens hypertexte ont été conservés compte tenu du caractère récent de l'information.

Fluviactualités de

JANVIER 2021

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- 1^o Une règle bien faite doit être précise et pour cela, l'utilisation de limites chiffrées en temps (*jours, mois ...*), distance (*mètres, kilomètres ...*), poids (*kg, tonne ...*) ... etc, facilite sa compréhension et son application. Les chiffres indiquent, rapidement, si l'on est dans ou hors du champ d'application. Mais parfois, – horreur ! – la règle est à interpréter ; vous voilà dans les filets de l'autorité. Ainsi, que veut dire qu'une navigation "*est considérée comme maritime*" (article L5000-1 du code des transports) alors qu'elle est sur le domaine public fluvial ? Ou encore qu'un établissement flottant est une "*construction qui n'est pas normalement destinée à être déplacée*" (article L4000-3 du même code) lorsque son déplacement est impossible (voir ci-contre) ? Les rédacteurs de ces règles savent-ils que derrière leurs approximations, il y a des entreprises et des collectivités et qu'elles peuvent être (et même sont) en difficulté ? Le contrôle technique avec mise à sec de l'établissement flottant en photo, coûte des dizaines de milliers d'euros, tous les dix ans. Cela peut-il encourager à investir sur ces équipements et à développer le transport fluvial ? D'autant que ce coût se répercute sur les transporteurs fluviaux s'amarrant ou stationnant sur l'équipement. Si un abribus en s'appelant **mobilier urbain** échappe à l'obligation de permis de construire ne pourrait-on appeler ces constructions, **infrastructure fluviale** ?



Établissement flottant ? Ou infrastructure de navigation ?

- 2^o Tiens à propos de rédaction approximative, voyons la loi du 7 décembre 2020 à l'intitulé bien sympathique "*d'accélération et de simplification de l'action publique*". Elle comptait, au départ, 149 articles, le **Conseil Constitutionnel** en a censuré 26, soit plus de 17 %. Juste pour dire (ou médire) : que penser d'un producteur dont 17 % de la production est rejetée ?
- 3^o Depuis le 18 janvier 2018, une directive européenne exige des **certificats "de l'Union"** attestant la qualification des **membres d'équipage**. Certificats au nombre de six – autant que de membres d'équipage différents – de l' "homme de pont" au "conducteur" plus trois catégories de "matelot" (léger, matelot et maître-matelot) et le "timonier". Plus deux autres fonctions, exercées par des experts, pour les navigations avec passagers ou la propulsion au gaz naturel liquéfié (GNL). Enfin, les conducteurs devront demander une autorisation spécifique dans cinq cas particuliers de navigation (voie à caractère maritime, tronçon présentant des risques spécifiques, radar, propulsion au GNL et gros convois). Tout membre d'équipage de pont devra passer auprès d'un médecin agréé pour obtenir un certificat d'aptitude médicale conditionnant la délivrance du certificat de l'Union ; celui-ci sera à durée limitée. La transposition de la directive par les États membres est à faire, au plus tard, le 17 janvier 2022.
- 4^o Danger pour le **CANAL DU RHONE A SETE**. Va-t-il connaître le sort de certains canaux de l'Est (voir brève n° 8) malgré ses multiples potentialités ? Cette voie qui fait partie du réseau européen des voies navigables dessert le port fluvio-maritime de Sète. Pour les voyageurs et marchandises de la Méditerranée, ce port est un pivot vers plusieurs ports intérieurs. Il est, aussi, dans une zone littorale donc favorable au tourisme fluvial (transport de passagers et plaisance). Mais l'évolution économique qui influe sur l'état de la planète (réchauffement du climat, concentration de population, robotisations, pollutions, ...) semble le condamner à se diluer entre la mer et les étangs de l'Hérault à l'horizon 2050^(*). D'où la consultation de la société civile à l'occasion du prochain contrat de plan État – région (CPER) pour choisir entre cinq scénarios

rios de travaux possibles. Ils se déclinent entre deux extrêmes qui sont, d'un côté, le passage au grand gabarit de 2 500 tonnes pour 225 millions d'€, de l'autre le retour progressif du canal aux étangs pour un coût de 10 millions d'€, en entretien essentiellement. Comme la garantie de fonctionnement est hasardeuse après 2050, les parents des bébés d'aujourd'hui connaissent-ils leurs responsabilités sur cette question ?

(*) Lire l'excellent [rapport du CGEDD](#) par Marie DEKETELAERE-HANNA et Marc SANDRIN.

- 5 ° Alors que VNF annonce de nouveaux tarifs de péage pour les ci-devants "**plaisanciers professionnels**" (selon les termes de l'établissement) et continue de pratiquer la mise en concurrence des demandes d'autorisation d'occuper le DPF qui augmente les tarifs, les pêcheurs professionnels, quant à eux, viennent d'obtenir la délivrance gratuite de cette autorisation. Mesure votée par les parlementaires (députés et sénateurs) dans la loi de finances pour 2021. On s'étonnera qu'aucun parlementaire n'ait proposé la même mesure pour les transporteurs fluviaux. Mais, autant pour des pêcheurs, c'était publiquement défendable, autant pour des plaisanciers, à fortiori professionnels, c'était difficile. La communication, ça n'est pas neutre.
- 6 ° Les **AMIS DES RIVIERES ET CANAUX D'AQUITAINE ET D'OCCITANIE (ARCAO)** ont tenu leur assemblée générale (en mode Covid) et renouvelé, à la mi-décembre, l'équipe dirigeante. G. Valentin, le président historique, démissionne sans retour possible pour raisons de santé mais continuera à faire bénéficier l'association de son expérience. L'ancien vice-président – François DAVID – assure la permanence du pouvoir en prenant la relève.
- 7 ° L'Union des Entreprises Fluviales qui a changé de président lors de son AG d'octobre 2019 change, aussi, de nom pour s'appeler **UNION DES ARMATEURS DU GRAND OUEST**. Que voilà un monde – celui du transport fluvial (de voyageurs) – en pleine mutation. En témoigne la diversité de termes qui désignent leur profession de transporteur : bateliers, mariniers, armateurs, plaisanciers pro, ... Entre un passé de la batellerie artisanale, orienté marchandises, et des entreprises d'aujourd'hui investissant dans la promotion du patrimoine fluvial, la continuité n'est pas évidente. Pourtant, une profession qui transporte plus de 11 millions de voyageurs dont plus de la moitié vient de l'étranger nous apporter leur "pouvoir d'achat", mériterait, semble-t-il, un peu plus d'attention des pouvoirs publics. En organisant la filière, par exemple.
- 8 ° Extraits (brut sans rien modifier) de la **complainte d'un transporteur** de passagers néerlandais, donc européen, qui fait connaître son sentiment lors d'un échange avec des transporteurs français : *Naviguer de Belgique et des Pays-Bas vers la France est presque impossible - Canaux fermés et infrastructures cassées - Passages du canal des Ardennes ou par la Sambre fermés - la route sur la Meuse et tout le reste, plein de plantes aquatiques - en été presque pas d'eau - Les possibilités d'amarrage se détériorent - Le tarif pour les petits navires jusqu'à un maximum de 10 passagers est trop élevé - il est facturé par M² et non par passager - Les opportunités de construction sont privatisées avec des paiements supplémentaires - Les employés de bureau sont arrogants. si vous n'êtes pas français, vous ne serez pas pris au sérieux. et se cacher derrière des règles - et il termine en recommandant à notre pays "Économise encore beaucoup de revenus touristiques". Mais là, on sent l'ironie (amère ?) !*



François DAVID

- 9 ° Certains occupants du DPF n'aident pas, non plus, le gestionnaire dans son travail. Exemple, ce bric-à-brac sur la berge auquel ne manque même pas l'amarre à un arbre. Et encore, la photo ne parle pas des bruits qui accompagnent l'activité (essais de moteurs, travaux de chaudronnerie, ...). Bruits et encombrements qui dévalorisent le site et que subissent les habitants, titulaires **d'autorisation d'occuper le DPF** d'un site classé touristique par VNF. Pourtant, ces nuisances n'en seraient pas dans une zone dédiée à ces activités, elles n'apparaissent qu'au beau milieu de bateaux-logements. Qu'attend le gestionnaire pour agiter le caractère précaire et révoquant de l'autorisation d'occuper le DPF ? La tranquillité des occupants payant redevance ne serait pas son problème ? Les habitants espèrent bien que les règles du savoir-vivre en société vont être rappelés à l'occupant bruyant et envahissant. Et au besoin à l'inviter à aller s'installer ailleurs pour exercer son activité.



- 10 ° Félicitations, les gars et/ou les filles qui avez choisi ce **nom de bateau**, plein d'originalité. Veillez bien à le garder, propre et bien entretenu, et respectueux de la réglementation, sinon ça peut tourner à la stigmatisation d'une communauté et, au bout du compte, à de la discrimination. Mais, c'est bien d'avoir relevé ce défi, faut, seulement, tenir la distance.



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

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

Fluviactualités de ...

FEVRIER 2021

Canal du Midi
Le Premier ministre répond à une question du sénateur Chatillon
Réponse traduite en français courant dans le prochain numéro

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1°** L'épisode coronaviral a mis en évidence, à grande échelle, les dangers de l'abus de mondes virtuels. A une autre échelle, il en va de même pour ces cols blancs (cf question du [sénateur Chatillon](#)) – fussent-ils itinérants et allant de bureau en salle de réunion (et retour) – qui vivent dans des milieux confinés toute l'année. Ils voient le **monde réel tel un spectacle**, d'où leur vision des travailleurs du fluvial (équipages, agents d'exploitation, chantiers navals, loueurs de bateaux, ...) comme des **acteurs** (du tourisme fluvial). De là, ce flou artistique, pour savoir où commence et où s'arrête leur vision du monde de la navigation. Les élu(e)s intéressé(e)s, offices de tourisme, agences de voyage, autocaristes, plaisancier(e)s, expert(e)s, constructeurs, seraient-ils aussi acteurs ... ? Ou simples figurants ? D'ailleurs, eux-mêmes où se placent-ils dans leur scénographie ? Voyez, donc, en brève n° 10 si les "acteurs" font du théâtre !
- **2°** Femme dans un milieu encore très masculin, élue métropolitaine et municipale déléguée aux fleuves et canaux, en visite sur un engin flottant (nom réglementaire) en service, en janvier, bottes au pied et, néanmoins, frigorifiée, autant de raisons de vous saluer bien bas, madame **AMPOULANGE**. C'était à Toulouse, sur le canal du Midi. Prochain défi possible, exposer la ville rose, comme la ville lumière, depuis son fleuve. Après tout, les quais de Garonne valent bien ceux de Seine. Et les façades de monuments centenaires comme les traces et vestiges du bourg d'origine racontent autant l'histoire d'une ville du Sud deux fois millénaires. Quelle locomotive pour le canal. Et, le must pour cet été, les conducteurs et passagers de bateaux de plaisance accostant aux terrasses flottantes pour se rafraîchir !
- **3°** VNF a-t'il pris l'habitude de traîner devant un tribunal tout occupant du domaine public fluvial sans autorisation, même temporaire ? Il semblerait que oui au vu du recours systématique à la contravention de grande voirie (CGV) qui envoie le "contrevenant" devant un juge avec les coûts et les tracas associés. Or, le code de la propriété des personnes publiques (CG3P) ne prescrit le recours à la CGV que pour "*la protection soit de l'intégrité ou de l'utilisation de ce domaine public, soit d'une servitude administrative*". Est-ce que VNF ne confondrait pas **police de la conservation du domaine et police du portefeuille** ? En quoi un bateau stationnant sur sa portion de plan d'eau et temporairement sans titre d'occupation porte-t'il atteinte à l'intégrité, à la conservation ou à l'utilisation du domaine ? En quoi le fait de payer une redevance fait-il disparaître l'atteinte au domaine ? Est-ce que VNF n'utiliserait pas une technique de police pour résoudre à son profit plus rapidement un problème de gestion ? Cette ambiguïté de fonction entre gestionnaire et gendarme ne rend service à personne, et surtout pas à l'établissement public. D'autant que, dans certains cas, c'est l'absence ou le retard à répondre de l'établissement qui fait naître le problème ...
- **4°** Donc, se déplacer sur le réseau VNF donne lieu au paiement d'une contribution (le péage). Mais stationner, aussi, avec la redevance pour occupation du domaine. Cela préfigure la société de demain. Comme lorsque, vous déplaçant par une autoroute payante, vous arrivez dans un centre urbain et cherchez à stationner. Sauf que sur l'eau, vous n'avez aucune alternative vers d'autres voies. On comprend que sur celles qui sont très attractives, les collectivités ne se pressent pas pour les acheter à l'État. Pourquoi s'encombreraient-elles des soucis liés aux coûts des travaux d'entretien, aux équipes les ayant en charge et aux contributions qui sont toujours trop élevées pour celui qui le paye ?



- **5 °** Qui sait que l'occupation du domaine public peut être gratuite pour une association ? Certes, il faut qu'elle concoure à la satisfaction d'un **intérêt général** mais pour une association à but non lucratif, ce ne doit pas être difficile et, dans tous les cas, cela mérite d'être envisagé. Fluviaconseil se souvient d'un contentieux dans lequel VNF a traîné devant le tribunal une association et l'a faite condamner. Le motif ? Installation d'une borne d'alimentation électrique qui, au final, est revenue à VNF. Et qui, depuis, rouille d'inaction sur la berge. Quel gâchis ! Alors que le gouvernement accorde des subventions aux entreprises qui réalisent un investissement en service de recharge pour véhicules électriques ..., mais sur les autoroutes.



- **6 °** Fluviaconseil a déjà traité ([Fluviactu8 2020 – brève n° 5](#)) le bug d'un arrêté du 25 octobre 2007 qui fait se jeter la rivière Cère, affluent de la Dordogne dans la Garonne (vu de Paris, c'est pareil !) (*). Cet arrêté fixe la liste des voies d'eau autorisées à la conduite sans permis des **bateaux de location de plaisance**. Très intelligemment, l'arrêté ne donne la liste que des voies d'eau sur lesquelles cette navigation est interdite (vitesse du courant, éloignement des rives, ...) car ces voies sont moins nombreuses que celles où elle est autorisée, le but étant d'encourager le public à découvrir la navigation de plaisance. Pourtant, localement de ci, de là, des services s'autorisent à rajouter d'autres voies désavouant, ainsi, leur hiérarchie ministérielle. Est-ce bien régulier ? Et cela rend t'il service à l'économie fluviale et à l'économie, tout court, du pays ?

(* **Idem avec une chaîne d'informations télévisées parisienne situant Fumel sur la Garonne, alors que c'est le Lot.**

- **7 °** C'est évident, la réforme à venir sur la reconnaissance de qualification des équipages ne va pas concerner tous les équipages. Contraindre à des règles faites pour l'Europe entière des professionnels qui ne travaillent que sur des voies d'eau locales serait démesuré. Un seuil minimum déclenchant l'application des règles a été retenu par l'Europe ; ce seuil est classique et s'applique, déjà, aux bateaux. Ne seront donc concernés par les nouvelles règles que les équipages de bateaux transportant plus de 12 passagers, ou mesurant plus de 20 mètres de long ou ceux jaugeant (déplaçant) plus de 100 m³. Une chance pour notre pays qui compte beaucoup de voies d'eau pittoresques mais sans intérêt pour une exploitation industrielle. D'ailleurs, ces voies d'eau locales dites "**non reliées au réseau européen**" sont, aussi, traitées par la directive européenne.
- **8 °** Pendant que l'agence de l'État en charge des voies navigables accorde chichement des remises aux transporteurs fluviaux sur les contributions qu'elle leur prélève, l'État – encouragé par l'Europe – accorde des quotas gratuits d'émission de gaz à effet de serre aux **transporteurs aériens**.
- **9 °** **Entrave à la navigation** ? Bien au-delà d'anomalies locales, c'est au niveau national que les personnels navigants qui souhaitent passer l'épreuve pratique du permis professionnel de conducteur fluvial n'ont pas de réponse de l'administration pour trouver des dates. Derrière ces personnes, il y a de nombreuses entreprises qui les attendent pour pouvoir travailler en situation régulière. Voilà qui n'est pas bon pour l'économie de la navigation et celles en amont et aval. Pourtant les épreuves du permis de conduire des véhicules routiers continuent de se tenir avec même une innovation, l'inscription par internet. Mais alors, après le permis plaisance, pourquoi les postiers ne se colleraient t'ils pas au permis pro ?
- **10 °** Face à cette crue – incontrôlable –, ce **collier**, coulissant sur son pieu et empêchant l'embarcadère de



partir à la dérive, allait bientôt dépasser la hauteur du pieu et alors, adieu l'installation. Heureusement, le professionnel (privé), utilisateur du quai flottant (public), a soudé, en extrême urgence, quatre barres rallongeant le pieu. Les dizaines de centimètres gagnés ont assuré un peu plus l'embarcadère contre la montée des eaux. Bravo les gars pour la conscience professionnelle et votre savoir-faire exercé avec l'accord des autorités. Vous auriez pu laisser ces travaux à l'administration qui les aurait faits dans les normes ..., d'ici quelques mois. Pour sûr qu'il aurait fallu aller chercher l'em-

barcadère en mer mais une dépense publique de plus ou de moins et une saison gâchée, d'un certain point de vue, quelle importance ! Merci à vous et aux élus des collectivités de n'avoir pas eu le même..



* * *

Acteurs du tourisme fluvial en télétravail !?

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

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

Fluviactualités de ...

MARS 2021

... à L'ARRACHE-PIÈCE

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

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



Véloroute (à ag)- canal (à dr)



Signalisation passagers

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

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

MODIFICATIONS DE REGLES

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



Pas besoin d'E-nautic



E-nautic indispensable

* * *

Merci aux différents contributeurs qui ont aidé (photos, informations, ...) à la réalisation de ce numéro.
 Vous souhaitez communiquer une information, faire un commentaire, poser une question, opposer une objection,
 ... : naviguervers@fluviaconseil.fr

Maxime du mois : *Aucun homme n'a assez de mémoire pour réussir dans le mensonge (A. Lincoln)*

Fluviactualités d' ...

AVRIL 2021

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1 ° Vivement recommandé** bien qu'exigeant de l'attention, c'est, en trois épisodes et quelques pages, la lecture d'une tribune en faveur d'une large insertion du transport fluvial dans toutes les mobilités, quotidiennes et autres. Cette contribution vient d'être conduite par le directeur de France Flixbus Charter – François HOEHLINGER – et Vincent MELGOSO de Fluviaconseil, deux spécialistes travaillant aux antipodes géographiques du pays, l'Alsace et le Sud-ouest. Dans un essai, conjoint et complémentaire comme devraient l'être les transports collectifs de voyageurs, publics ou privés, ils viennent de produire, à deux plumes, une mini-étude consultable, [ici](#) ; celle de Fluviaconseil, légèrement différente, [ici](#).
- **2 °** Trop impatient Fluviaconseil qui, dans son numéro de mars, s'étonnait que le ministère des transports n'ait pas respecté des délais fixés par la LOM (loi d'orientation des mobilités). Et bien, ils le sont finalement, en partie, avec deux ordonnances, l'une pour VNF qui se voit octroyer le droit de préempter lors des ventes d'immeubles. Cette nouvelle mission s'ajoute à celle de promotion des voies navigables et du vélo (?) sur les chemins de halage. Vu l'ampleur de la tâche, une agence Pistes Cyclables de France n'aurait-elle pas été plus pertinente ? Ce sont les initiales qui font peur ? L'autre ordonnance "**relative au transport fluvial et à la navigation intérieure**" concerne les experts qui seront agréés et pourront participer aux commissions de visite. Dans la foulée, sont prévues les sanctions pour les membres d'équipage employés à bord sans certificat de qualification. Plus d'autres dispositions relatives à l'accès à la profession de transporteur public de passagers, aux sanctions en cas d'usage d'alcool ou de stupéfiants, ... etc. Comme c'est une ordonnance qui équivaut à une loi donc sans vote préalable du parlement, ce ne sont que des généralités. Attendons, les règlements (décrets, arrêtés) du gouvernement qui suivront et mettront en musique la loi. Préparez-vous, professionnels.
- **3 °** A propos d'ordonnances et, plus généralement d'obligations d'ordre public imposées aux citoyens, rappelons qu'un texte s'applique une fois que les intéressés en ont pris ou ont eu la possibilité d'en prendre connaissance (nul n'étant censé ignorer la loi). Par exemple, une règle signée, disons le 14 janvier ne s'appliquera pas tant qu'elle n'a pas été rendue publique. Et si elle ne paraît au Journal Officiel que le 9 mars, elle n'entre en vigueur que le 10. Il s'agit, ici, de l'arrêté "**relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux de commerce en navigation intérieure**", mais toutes les autres lois ou règles sont dans le même cas. Ainsi, tout le monde joue avec les mêmes règles, au même moment, dans le "jeu" social.
- **4 °** Ça bouge dans le Sud-ouest ! A Bordeaux, l'Union des Armateurs du Grand Ouest (**UAGO**) a demandé des précisions et des modifications des règles relatives à la licence de patron-pilote. Ces règles obligent les conducteurs fluviaux qui naviguent dans les limites d'une station de pilotage à détenir un autre certificat de conduite pour lequel ils sont formés par un syndicat professionnel. A Toulouse, le club **TOULOUSEAUFILDELO** a envoyé une lettre au président de la République lui suggérant de ne pas limiter au seul canal du Midi la création d'une marque oubliant, ainsi, le canal de Garonne. Tout le canal des Deux Mers en a besoin. Enfin, l'Union des péniches de croisières du Midi a saisi le préfet de région pour s'étonner d'un avis à la batellerie restreignant la navigation et ne mentionnant ni la navigation de commerce, ni les transporteurs professionnels. L'**UPCM** désapprouve ce déni d'existence marqué à l'égard d'une profession pratiquée et reconnue depuis des siècles. La reprise s'annonce chaude ?

- **5 °** Faites passer le message aux conducteurs titulaires d'un **certificat de capacité de catégorie A** (voies d'eau européennes comprenant celles à caractère maritime sauf le Rhin) qui ne lisent pas les Fluviaactualités. Tous les certificats délivrés avant le 7 avril 1998 doivent être échangés avant le 1^{er} décembre 2021. Sinon, le certificat ne vaudra plus un clou d'ici quelques temps. Rappelons qu'un groupe A s'obtient avec un groupe B et un titre de formation maritime ou une licence de patron pilote
- **6 °** Question : VNF, lorsqu'il impose aux professionnels un choix unique de péage sur l'année, pense t'il aux exploitants qui n'ayant aucun client prévu pour l'année devront malgré tout se déplacer pour la maintenance du bateau et avec des cales de mise à sec qui se font de plus en plus rares ? Et que, dans cette situation, payer un péage pour une année, fait double la peine avec la **malédiction du Covid** alors que deux jours de navigation (1 aller – 1 retour) suffisaient ? Personne du conseil d'administration n'a l'air de connaître les contraintes qui pèsent sur un bateau de commerce. Allons, c'est excusable quand on ne connaît de la navigation que la plaisance ou le vélo ...

- **7 °** Parmi les misères que peuvent faire les gestionnaires de route et que laissent passer les gestionnaires de voies d'eau, il y a les ponts et la hauteur libre qui reste pour passer sur le plan d'eau (et sous le pont). Comme toutes les **timoneries** ne s'abaissent pas, telle celle en photo ci-contre, on pourra voir au site internet ci-dessous ce qui arrive.
<https://france3-regions.francetvinfo.fr/bourgogne-franche-comte/yonne-le-pont-de-pont-sur-yonne-juge-trop-bas-par-les-bateliers-ne-devrait-pas-etre-rehausse-2029684.html>



- **8 ° Apocalypse now !** Voici, sur une courte section, à quoi pourrait, de plus en plus, ressembler le canal du Midi avec ses platanes plombés au chancre coloré qui brûlent après leur abattage. Ce bien public, petite partie du patrimoine mondial de l'humanité, présage t'il de ce que sera la planète d'ici quelques lustres (années, siècles, ...) ? Même la pierre ne résiste pas au temps qui passe, n'est-ce pas Notre-Dame de Paris ?



- **9 °** Arrêtons de dramatiser à l'instant où ce canal devient une **marque déposée**. Bien sûr, ce ne sont pas les vestiges fumants de la photo ci-dessus qui vont donner envie de la porter. Mais bon, après tout si c'est pour "*récolter des gains pour financer des chantiers de restaurations du canal du Midi*" selon les termes d'une cadre de l'agence d'État VNF, on ne va pas s'en offusquer. L'économie toute entière se financiarise, il faut se mettre au goût du jour. Et pour ceux qui n'aiment pas ce goût, ils pourront toujours utiliser "canal royal du Languedoc" et même enlever le "royal" pour ne pas complètement revenir 340 ans en arrière. A propos de gains, quelqu'un sait il, dans le détail, comment ont été utilisés 600 000 € récoltés dans le cadre du mécénat pour le remplacement des arbres malades, abattus et partis en fumée réchauffer le climat ?

- **10 °** Ce 19 avril, à l'invitation de l'association des transporteurs fluviaux du Midi (ATFM), **E MENARD**, députée de la 6^e circonscription de l'Hérault, s'est rendue à bord du bateau "Langon" que sa propriétaire et commandante de bord, Ketty, avait mis à disposition. Les mariniers souhaitaient entretenir madame la députée des problèmes multiples et variés de la profession. Sa réponse immédiate a été "j'arrive.". Exceptées les réponses polies de MM HUPPÉ (5^e circ) et EUZET (7^e circ) aux reçus de la publication locale de Fluviaactualités, "La navette", elle se distingue, ainsi, d'élus nationaux du département pourtant concernés par le transport fluvial. L'Hérault est doté d'un port fluvio-maritime et de deux voies d'eau européennes partant de ce port et desservant les trois-quarts du pays (et l'Europe). Mme Ménard a fait preuve d'une écoute très appréciée. Le dialogue engagé pourrait avoir des suites ...



Emmanuelle MÉNARD,
députée de terrain débarquant
du "Langon"

* * *

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

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

Fluviactualités de...

MAI 2021

... à L'ARRACHE-PIÈCE

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



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

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



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

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

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



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

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



En ville

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



A la campagne

* * *

Merci aux différents contributeurs qui ont aidé (photos, informations, ...) à la réalisation de ce numéro.
Vous souhaitez communiquer une information, faire un commentaire, poser une question, opposer une objection, :

naviguervers@fluviaconseil.fr

Maxime du mois : Quand les dieux désirent nous punir, ils exaucent nos prières (O. Wilde)

Fluviactualités de ...

JUIN 2021

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1** ° Un organisme privé qui assure une mission de service public comme les pilotes d'une station de pilotage, se trouve en situation de monopole. Dès lors, la tentation peut être grande de fixer un prix du service public élevé pour les entreprises qui se trouvent dans l'obligation d'y recourir. Cette tentation est bien naturelle puisque l'organisme privé n'a aucun concurrent pour le modérer ou proposer des alternatives. Cependant, des solutions existent pour éviter que le bonheur économique des uns ne fasse le malheur des autres. Ainsi, VNF qui a le monopole, sur son réseau, de l'attribution des autorisations d'occuper le domaine public fluvial pourrait pratiquer des tarifs à sa convenance. Sauf que, n'étant pas un organisme privé mais un établissement public, des garde-fous existent. Tels qu'une présidence de l'établissement confié à un élu supposé être à l'écoute du terrain, l'existence d'un conseil d'administration où sont représentés les usagers, l'accord obligatoire des maires avant définition des zones d'occupation, ... Alors, il y a sûrement d'autres mécanismes qui doivent bien exister ailleurs qu'à VNF.



"Pilotine" en intervention

- **2** ° Des élus s'organisent, grâce au DIF, pour créer un espace fluvial à **VILLERS CARBONNEL**, (80) très petite, mais courageuse; commune picarde des Hauts de France. Profitant de l'abandon, à terme par VNF, du canal du Nord au bénéfice du futur canal à grand gabarit **SEINE NORD EUROPE**, l'équipe municipale veut mettre en valeur le canal. Le canal et la Somme puisqu'ils font lit commun, dans cette section. Dans le cadre d'un programme de formation – action, Fluviaconseil a initié les représentants de la commune aux subtilités de la navigation de plaisance et au transport fluvial. Et, plus globalement, au tourisme et aux loisirs en lien avec les voies d'eau. Pour que les élus de cette commune – maire en tête – et, éventuellement, ceux de sa "Com – com" requalifient une voie d'eau dédiée au transport de marchandises en espace de loisirs, de découvertes et de bien-être. Pour ses habitants et ses voisins proches ou lointains, y compris bien au-delà des frontières.



La Somme canalisée et les étangs à Villers-Carbonnel

- **3** ° Le code des transports indique que, dans **le port d'une zone mixte, fluviale et maritime**, les règles du pilotage, obligatoires à l'intérieur du périmètre de la station, ne s'appliquent pas dans la partie fluviale. C'est bien évident, mais il fallait le rappeler puisque la compétence des pilotes d'une station de pilotage s'arrête aux eaux maritimes (salées) y compris lorsqu'elles se mélangent à des eaux fluviales (douces) mais pas avant. L'occasion de rappeler que les limites administratives d'une station de pilotage, d'un port maritime et de la navigation autorisée aux bâtiments maritimes (ou navires) ne coïncident pas toujours entre elles. Voire même, pas souvent. Compliquées les relations marin – marinier, ils ont même un ministère chacun.
- **4** ° Et puisqu'on a évoqué les zones de navigation mixte – fluviales et maritimes – voici que, quelques années après les "Batcub" de Bordeaux, un service de transport public de voyageurs s'ouvre dans une telle zone, mais côté Méditerranée. Sur l'étang de Thau entre **MEZE ET SETE**, une navette, non fluviale comme à Bordeaux, mais maritime va assurer des trajets réguliers entre ces deux villes, [ÉTANG DE THAU : Une nouvelle navette fluviale entre Sète et Mèze. – 34 INFOS \(wordpress.com\)](#) Le préfet maritime qui a interdit la traversée de l'étang aux bateaux de commerce fluviaux avec les passagers à bord, en est-il informé ?

- **5 °** C'est finalement au 18 septembre qu'est reportée l'assemblée générale de **L'ASSOCIATION DES COMMUNES DU CANAL DES DEUX MERS** à Montech (82). Décision pleine de bons sens même si le mois de juin est le plus propice à une AG avant les vacances. Mais la fin progressive de l'épisode viral embouteille les agendas, sans compter les élections. Et puis peut être en saura t'on plus sur cette marque "canal du Midi" dont beaucoup d'élus ne savent pas grand-chose. Et pas qu'eux ! Et l'AG d'E2F (**Entreprises Fluviales de France**) se tient à Paris le 6 juillet.
- **6 °** Un marinier de bateau à cabines donc hébergeant des passagers – activité fluviale toujours interdite, sauf dérogation – tenu par les nécessités financières a voulu, malgré tout, reprendre son activité, remettre en service son bateau et accueillir des clients. Comptant sur une connaissance des textes "covidien", aidé en cela par Fluviaconseil, ainsi que sur l'intelligence d'une administration étranglée par des sous-effectifs chroniques, il a informé sa préfecture de référence, de son intention. Et précisé quelles mesures sanitaires, il comptait prendre à cette occasion, concluant que sans opposition formelle, il tiendrait l'absence de réponse pour une réponse favorable tacite. Résultat : **la croisière s'est bien passée**, l'administration a été soulagée d'un travail d'instruction, le professionnel a pu recommencer à faire un chiffre d'affaire sans aide de l'Etat et, à modeste échelle, il a participé à la reprise de la prospérité du pays. Comme quoi, la connaissance fine des responsabilités de chacun et un partenariat très professionnel, ça met de l'huile dans les rouages ...
- **7 °** Mariniers de la vieille école, ne tardez pas à vous adapter aux nouvelles conditions d'exercice de la profession. Savoir manœuvrer son bateau ne suffit plus aujourd'hui, il faut, aussi, savoir manœuvrer dans le maquis des textes et des interlocuteurs. Savez-vous, par exemple qu'à l'instar d'une chaudière de maison d'habitation, certains équipements d'un bateau de commerce sont à contrôler régulièrement et obligatoirement. Or, exceptée **l'installation à gaz** dont le contrôle est fait au renouvellement du certificat de navigation; le contrôle régulier et obligatoire de bien des équipements (grues, extincteurs portatifs, installations d'incendie ou de gouverne, ... etc) est laissé à l'initiative du propriétaire. Et en cas d'oubli, si incident ou pire, accident, attention avant de demander l'intervention de l'assurance pour couvrir les dégâts, elle peut s'aviser de vérifier si les contrôles ont bien eu lieu. **Ici**, se trouve la liste des appareils à contrôler obligatoirement, la fréquence de chaque contrôle et le type de professionnel qui doit le faire.
- **8 °** Pour les nostalgiques, les amateurs d'histoire de la navigation fluviale ou les simples curieux, une conférence sur **la vie quotidienne des mariniers** est annoncée, le **25 juin 2021** à 16 heures à Cazères (31220 2 rue des Quais Notre-Dame). Cazères a eu une riche histoire du transport fluvial sur la Garonne.
- **9 °** On peut être débordé de travail, mais quand on l'est, la définition de priorités est la première des organisations à mettre en place. Il est inqualifiable de ne pas prévenir la "**chaîne de production**" en aval de son poste qu'une créance sur un artisan batelier ne doit pas être recouverte lorsque cette créance est suspendue à une décision de justice. C'est mépriser l'effet que peut avoir sur une personne la réception d'un "**avis à tiers détenteur**". Et c'est travailler et faire travailler deux fois sur un même dossier. Qu'y a t'il d'étonnant, alors, à être débordé ? Être débordé de tâches inutiles, est-ce vraiment être débordé ?
- **10 °** A l'attention des élus de toute collectivité traversée par une voie d'eau un peu délaissée, voici un exemple de ce qui peut attirer vers elle. Il s'agit d'une manœuvre d'éclusage. Dans cet exemple, par la suite, les spectateurs, trop proches, ont été un peu éloignés du bassin d'écluse par des équipements améliorant la sécurité. Un tel spectacle peut donner naissance à des vocations dont les acteurs futurs feront, eux-mêmes, les spectacles à venir. Investissez, dès lors, la voie d'eau par un herbier, une maison éclusière requalifiée, un club de canoé, une aire de pique-nique, ... Une voie d'eau c'est une porte ouverte, en direct sur la nature. Bon, c'est sûr, il faut composer avec le gestionnaire de la voie, qui n'a rien d'un poète ...



* * *

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

Suite au piratage de sa page sur son réseau professionnel et à la mise hors service malveillante de la fonction "publier un post", Fluviaconseil informe les "relations" de son réseau qui auraient connaissance de la présente Fluviaactualités qu'ils peuvent, aussi, s'abonner. Et même adresser leurs remarques (voir bandeau ci-dessus) qui seront, toujours, bienvenues ..., même désagréables.

Maxime du mois : La compétence sans autorité est aussi impuissante que l'autorité sans compétence (G. Le Bon)

Fluviactualités de ...

JUILLET 2021

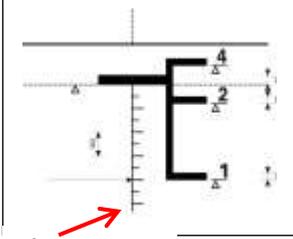
... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1** ° La **prolifération de directives**, lois, décrets, codes, normes et règles les plus diverses qui nous compliquent la vie et nous met, en permanence en infraction aurait, malgré tout, le mérite d'assurer la cohésion de la société. A chacun de décider et d'agir en bonne entente avec les autres. Fluviaconseil laisse chacun libre d'apprécier si c'est le cas, car il faut, d'abord, que ces règles soient connues de tous ; à commencer par ceux chargés de les appliquer. Ensuite qu'elles soient respectées par le plus grand nombre. Or, l'accomplissement de ces deux conditions n'est pas une mince affaire, d'autant que chaque majorité politique qui suit celle qui l'a précédé veut apporter son lot de "nouveautés", ce qui oblige à une permanente remise en cause des connaissances. Au risque d'une décohésion sociale pour ceux qui n'arrivent pas à suivre le rythme.
 - **2** ° Voici, en matière de gestion du domaine public, un bon exemple de ce qui précède. Sur le **domaine public fluvial**, quiconque s'aviserait de couper ces branches envahissant la voie sera verbalisé en infraction pour atteinte à la conservation du domaine public. Sur le **domaine public routier**, parfois aussi mal entretenu que le fluvial, un riverain s'inquiétant d'une usure de la chaussée non revêtu et s'affaissant localement sera invité à la réparer lui-même. La raison ? Même sur le domaine public, l'affaissement est au droit de sa propriété. On voit bien comment chaque administration fixe différemment la limite de sa responsabilité. Avec, cependant, un point commun : réduire le service public au minimum. Ajoutez l'empilement des administrations locales et, ainsi s'éclaire la montée des conflits et des mécontentements. Le sempiternel recours à l'impôt pour améliorer les services publics ne peut-il être compensé par une amélioration de leurs performances (élus y compris) ?
- 
- 
- **3** ° Une personne travaillant en un lieu qui ne lui appartient pas, doit-elle payer cette occupation ? Lorsque ce lieu est public il peut y avoir débat. Mais pas sur le réseau VNF comme le savent les transporteurs fluviaux professionnels. Eux, payent, pour l'année complète, l'occupation du lieu qui leur est assigné. Qu'ils y soient ou pas car leur profession les oblige à se déplacer, donc à quitter le lieu de stationnement. En prime (pour VNF et non pour les transporteurs), lorsqu'ils se déplacent, ils payent, aussi, un péage. Péage forfaitaire y compris lorsqu'ils circulent léger (à vide) car ça arrive ; comme pour un camion, un bus, un train, un avion, ... etc. Un transporteur fluvial professionnel paye un péage même s'il ne transporte rien mais, aussi, une redevance pour stationner sur le domaine public même s'il ne l'occupe pas. Bienheureuse agence de l'État qui réussit l'exploit d'avoir **le beurre et l'argent du beurre** ...
 - **4** ° **ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE** (E2F) informe qu'au 18 janvier 2022, les conducteurs titulaires d'un certificat de conduite professionnelle auront 10 ans pour l'échanger contre un certificat de qualification de l'Union à durée maximale de validité de 13 ans. L'information est importante mais insuffisante car il existe deux types de certificat de conduite. L'un est européen et autorise la conduite en fonction de la longueur du bateau sur lequel est passée l'épreuve pratique (entre moins de 60 mètres et plus de 120). L'autre est national et distingue selon le type de transport (passagers ou marchandises - catégorie PA, PB et PC). Est-il, aussi, concerné ? Si la réponse est non, c'est le livret de service (ou de formation) – document officiel seulement valable s'il est validé par l'administration tous les ans – qui permettra de passer les épreuves du certificat de l'Union. C'est le moment de le retrouver lorsqu'il a été perdu et de le mettre à jour.

- **5 °** Tous les transporteurs professionnels ne savent pas, avec précision, ce que doit contenir **le rapport de l'expert** qui contrôle le bateau lors de la demande de certificat de navigation. Ni ce qui doit être contrôlé. La réponse à ces deux questions se trouve [ici](#). Sans rapport dans cette forme, l'administration devrait rejeter la demande, sans refuser en motivant ou accorder – avec ou sans prescriptions – le certificat demandé.
- **6 °** Courageuse aventure du propriétaire d'un bateau de plaisance solaire s'engageant dans la vérification de l'état d'usure des ponts "bow-string" du canal de Garonne – mission équivalant à un service public – pour **L'ASSOCIATION DES COMMUNES DU CANAL DES DEUX MERS** : (Fluviaconseil confirme l'utilité – photo à dr.). Hélas, un soleil voilé, le lit du canal envasé par des sédiments accumulés depuis 10 ans (au moins) et son eau encombrée de "flottants" (photo à g.) n'ont pas permis d'aller au bout de la mission. Le moteur du "Gladys" en surchauffe n'aura pas tourné plus de 4 jours (retour compris), ni emmené le bateau hors du département de départ. Certes, le gestionnaire de la voie faisait bien des travaux d'élagage sur le parcours, aussi qu'aurait-il pu suggérer pour parer à ses nombreuses carences : installer des pédales sur le bateau dans le cadre de sa promotion des pistes cyclables ? Ou plutôt mettre un bon gros moteur diesel de camion pour ne pas se laisser em ... bêter par quelques brindilles (robustes tout de même !) ?
 

- **7 °** Un transporteur néerlandais, donc européen, avait des clients projetant d'échanger leurs devises contre une pincée de "**french way of life**" trois semaines durant vers Paris. Ce n'était pas le moment de refuser l'opportunité. Jusqu'à ce qu'il découvre que, pour cette vingtaine de jours sur les eaux nationales (donc, européennes), il devait acquitter le péage d'une année. Certes réduit de 65 % mais représentant, tout de même, une augmentation de 1 000 € comparé au tarif des années ante-Covid. Pour un bateau de commerce de 6 passagers, l'augmentation du prix était rédhitoire. C'est ça, aussi, la "**french touch**" : ne s'intéresser qu'au gros tonnage et ignorer les contraintes des petites entreprises. Sans parler du temps passé à attendre les réponses du service interrogé sur le péage ...
- **8 °** Il s'agirait d'un malade avec autant de traitements sans effets, on se ferait du souci. Après l'inscription du **CANAL DU MIDI** au patrimoine mondial de l'humanité (1996), puis sur la liste des sites et monuments naturels (1997), puis d'un certain nombre d'immeubles sur la liste des monuments historiques, puis le projet de Groupement d'intérêt public pour le gérer, ce canal est labellisé "marque" (voir [diaporama](#)). L'État ne sait plus que faire d'une voie emblématique qui lui appartient mais dont personne ne veut. Elle entre dans la catégorie "voies secondaires" qui sont de petit gabarit et ne peuvent accueillir d'unités de navigation transportant plus de 300 t ce qui est trop peu pour intéresser l'État. Mais son importance nationale (voire internationale) en fait un ouvrage prestigieux, coûteux à entretenir, ce qui n'intéresse pas les élus locaux. Un repreneur serait-il intéressé ? Ou serait-ce que les auteurs du projet qui, dans les années soixante, voulaient dédier son emprise à la circulation routière étaient des visionnaires ?
 

Ceci a inspiré cela.


- **9 °** Depuis quelques temps, VNF annonçait son soutien à tout projet de **transport de marchandise sur le canal de Garonne**. Cette voie assure, entre autres, la liaison entre le Lot-et-Garonne, département à gros potentiel agricole et la métropole girondine, grosse consommatrice de fruits et légumes. Or, en cette période favorable à leur commerce, l'écluse qui permet au canal de déboucher sur le fleuve est fermée deux semaines pour travaux. Avant d'avoir servi les mariachis de la "marque", VNF aura, donc, joué la flûte du transport de marchandises sur le canal de Garonne. Paroles, paroles et paroles ... Ne reste plus qu'à trouver les produits de la ferme qui vont mûrir à bord en attendant la fin des travaux.
- **10 °** Le jaugeage d'un bateau (voir "*Guide pour la navigation fluviale*" (question. 32 – p 59)) (obligatoire pour les transports de marchandises > 20 t) qui permet de connaître ses différents niveaux d'enfoncement, entre un minimum et un maximum, était tombé en désuétude depuis quelques dizaines d'années. La faute à la disparition d'experts jaugeurs de l'administration. Aujourd'hui, le jaugeage doit être fait par un expert ; il faut s'attendre à ce que l'administration demande, désormais, le procès-verbal de l'expert pour délivrer le certificat de jaugeage valable 15 ans.
 

* * *

Source : [ES-TRIN 2019-01](#) article 4.04

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

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

Fluviactualités d' ...

AOUT 2021

... à L'ARRACHE-PIÈCE

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



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

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

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

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

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

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



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

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

- **10 °**

Occupation longue durée réglementée



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

* * *

Merci aux différents contributeurs qui ont aidé (photos, informations, ...) à la réalisation de ce numéro. Vous souhaitez communiquer une information, faire un commentaire, poser une question, opposer une objection, : naviguervers@fluviaconseil.fr

Maxime du mois : Il n'y a jamais eu de bonne guerre, ni de mauvaise paix (*B Franklin*).

Fluviactualités de ...

SEPTEMBRE 2021

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1^o** Fluviaconseil s'est déjà exprimé, en juillet, sur le **foisonnement des réglementations** qui nous enserrant et nous étouffent : techniques, fiscales, sanitaires, alimentaires, vestimentaires, fluviales, routières, professionnelles, douanières, ... etc. Et qui font de chacun de nous, virtuellement, un délinquant, souvent de bonne foi, parce qu'elles sont impossibles, toutes, à connaître et respecter,.
Or, c'est mathématique, plus on réglemente, et plus augmente le nombre potentiel de fraudeurs ou contrevenants. Ces règles supposées assurer la cohésion de la société font courir deux risques, au moins. Le premier, c'est l'impossibilité d'être totalement en situation régulière ; le deuxième tient à l'incohérence qui peut naître des rapports de ces différentes règles entre elles. Un exemple au hasard : un bateau stationnaire (logement, commerce, ... etc) à poste fixe qui se trouve soumis aux normes de la navigation est-il, aussi, soumis à celle de l'urbanisme et de l'esthétique, bref du permis de construire ? Cherchez la réponse, elle n'est claire nulle part. Doit-on créer une nouvelle règle ou faire confiance aux administrateurs de notre pays ? On est toujours dans la jungle primitive ..., mais celle des normes ; qui est, tout de même, moins inconfortable.
- **2^o** Tiens, puisque l'on parle de normes et de jungle, quel occupant du domaine public fluvial sait qu'en cas de contentieux pour une **occupation "sans titre d'occupation"**, pour laquelle VNF assigne le "délinquant" devant un tribunal, une transaction est possible, au préalable ? Dialoguer et tenter de s'accorder avant d'aller chercher un juge est, tout de même, plus civilisé. Et plus intelligent connaissant la saturation des tribunaux et le coût d'une procédure.
- **3^o** La cohérence c'est important pour être crédible. Alors, pourquoi l'État qui veille et assure la réglementation du transport, notamment fluvial, laisse-t-il son agence VNF traiter les transporteurs de passagers de **"plaisanciers professionnels"** ? Ils sont bien soumis aux mêmes contraintes que les transporteurs de marchandises ? Et leurs bateaux sont tous, bateaux de commerce ? C'est d'autant plus incompréhensible que ce sont les mêmes hauts fonctionnaires qui passent des affaires de l'État à celles de VNF. Nommer, un chat, un chat, d'un côté, et, de l'autre, mammifère du groupe des félidés aide-t'il à se comprendre ?
- **4^o** **L'ASSOCIATION DES COMMUNES DU CANAL DES DEUX MERS (C2DM)** a tenu son assemblée générale – et extraordinaire pour modification des statuts – le 18 septembre. Fluviaconseil, invité à s'exprimer, a plaidé pour que le domaine fluvial (ses bateaux, cyclistes, randonneurs, ... etc qui l'empruntent) soit une porte d'entrée vers les villes et villages au bord de la voie. Mais aussi des arrière-pays et leurs richesses historiques, gastronomiques, paysagères, agricoles, ...etc. Étaient, aussi présents, la préfecture de région Occitanie, en la personne du directeur de projet Canal du Midi, et VNF Sud-ouest, représenté par son directeur territorial, qui ont répondu aux questions de l'assemblée.
- **5^o** Dans la loi sur la **lutte contre le dérèglement climatique**, la partie relative aux déplacements comprend 45 articles dont seuls 3 contiennent le terme "fluvial". Et dans l'ensemble de la loi, détaillée en 305 articles, il n'y compte que pour 4 fois. Et pas une décision concrète sur le transport fluvial. A ce régime, inutile de compter sur les décrets d'application pour voir apparaître des mesures en faveur du fluvial. Quel



M-H. Mayeux-Bouchard, présidente réélue, au micro devant une salle comble.

dommage que les élus nationaux ayant voté la loi soient si peu convaincus de l'utilité de ce mode de transport ! Il est vrai que l'argument "vitesse" des autres modes contre "lenteur" du fluvial balaye tout. Faire vite; toujours plus vite, gagner sans cesse du temps, quelle ineptie ! Faire de plus en plus vite pour aller, au bout du compte, vers où ? vers quoi ?

• 6°

Souvenir d'inauguration



Pour son assemblée, l'association des communes du C2DM a bénéficié de l'amabilité de la ville de **MONTECH** (82) qui avait inauguré, la veille, sa pente d'eau "revisitée". Cette 2° inauguration, après celle de 1974, refaisait sortir de l'ombre, les deux imposantes motrices qui aidaient les bateaux à remonter (ou descendre) la pente. Et le résultat final, bien qu'il ne réponde pas à sa fonction d'origine, vaut la peine. L'étape est à marquer lors d'un voyage. (Reportage photo à la Fluviaactualités d'octobre)

- 7° Cinq mois après leur demande initiale, quatre compagnies de croisières fluviales sur des bateaux à cabine, regroupées pour la circonstance, ont obtenu un rendez-vous des services locaux de l'État. Ces entreprises de dimension européenne, et même mondiale, s'interrogent sur les relations entre les divers intervenants sur une courte zone de navigation de, pas même, 50 km, à **BORDEAUX** (33). Courte mais compliquée car débouchant sur la mer, gérée par un grand port maritime disposant de services portuaires sous le contrôle de l'État. Bref, beaucoup d'interlocuteurs et un empilement de règles (cf brève n° 1) dans lequel une chatte ne retrouverait pas ses petits ... La suite dans Fluviaactualités d'octobre car Fluviaconseil assiste ce groupement d'entreprises.

- 8° Une autre femme au chevet d'une autre voie d'eau : le [Canal de Berry](#) (anc. du duc de Berry). Canal pensé et construit dans la première moitié des années 1800, ses trois branches se logent dans le triangle géographique Tours – Sancerre – Roanne et il devait être la liaison entre les voies d'eau du nord et du sud de la France. Le projet étant resté inachevé, cette liaison se fait, aujourd'hui, par un fleuve : le Rhône. **VERONIQUE FENOLL**, conseillère départementale du Cher (Bourges 4), a été réélue présidente du comité syndical du canal de Berry.



Pont canal à Châtillon-sur-Cher (41)

- 9° La directive européenne "équipages" fixe trois niveaux différents parmi les membres d'équipage, non compris le titulaire ASP qui est censé devenir "expert en matière de navigation avec passagers". Au premier, niveau, celui de base, il y a **l'homme de pont** et le **matelot léger**. Au deuxième, dit niveau "opérationnel", figurent trois certifications différentes : **matelot** – **maître matelot** – **timonier**. Au niveau "commandement"; il n'y a que le **conducteur** avec, des qualifications spécifiques à acquérir pour des situations particulières : conduite sur des voies à caractère maritime, de bateaux propulsés au GNL ou de gros convois, utilisation du radar. A chaque niveau et qualification correspondent, bien sûr, des formations de plus en plus élevées, longues et coûteuses. Ah, il est bien fini le temps des marinières, des bateliers ! Leur disparition est-elle un signe de plus de l'appauvrissement de la biodiversité ?



Aux métiers illustres disparus ...?

- 10° Voici une ancienne péniche reconvertie établissement flottant – restaurant. C'était, il y a quelques années, à l'époque, il était couru et fréquenté par une foule de personnes appréciant autant l'établissement que son cadre mi naturel, mi urbain ... Hélas, un soir, les colliers qui le tenaient aux pieux plantés sur l'Adour à **BAYONNE** (64) lâchèrent et le restaurant partit à la dérive. Le voici, maintenant abandonné, attendant sur un quai, le jugement d'un procès qui doit désigner le ou les responsables et à qui reviendra la facture des frais.



Conclusion : mieux vaut être un professionnel (ou s'entourer de) pour installer sur l'eau une activité. Qu'elle soit à poste fixe ou destinée à naviguer. Et si, simplement, voyager sur l'eau vous tente, devenez plaisancier



* * *

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,
You can contribute to the diversification and improvement of our information by sending your remarks.

.... : naviguerivers@fluviaconseil.fr

Maxime du mois : Nous autres, sur notre petit tas de boue, nous ne concevons rien au-delà de nos usages (Voltaire)

Fluviactualités d' ...

OCTOBRE 2021

... à L'ARRACHE-PIÈCE

REPORTAGE
"LA PENTE D'EAU" DE
MONTECH (82) REVISITEE.

- **1** ° Comme déjà écrit, Fluviaconseil est convaincu que les "consommateurs" que nous sommes seront, de plus en plus, appelés, dans les années à venir, à participer, occasionnellement (et bénévolement), à l'effort de "production". Pour raison de précarisation des emplois et de dilution des compétences ou de l'extension du travail à la chaîne (aussi dit de série ou automatisé) ou des complexification et multiplication des normes, ... etc. Mais, comment savoir si cette contribution non fiscale et néanmoins, bien intentionnée, tombe à pic ? Justement, en matière de **"production" de normes**, Fluviaconseil est dans l'embarras dans un dossier sur lequel il a été sollicité. Et où il s'inquiète de savoir si sa (modeste) compétence est opportune. Il s'agit de la norme qui veut que la loi (décidée et votée par les élus de la République) soit supérieure au règlement (décidé dans les ministères). Dans l'affaire en question dont l'enjeu immédiat est de plusieurs centaines de milliers d'euros et, à terme, l'économie fluviale d'un territoire, le règlement impose des obligations non prévues par la loi. Pour prendre une image (et rester discret), c'est comme s'il était imposé aux agriculteurs des obligations que la loi ne prévoit que pour les pêcheurs. Que feraient les agriculteurs ?
 - **2** ° La preuve que Fluviaconseil n'invente rien en avançant que les usagers seront de plus en plus sollicités, voici une affiche récente d'un gestionnaire de voie d'eau. Le message, bien emballé par les "pros" de la communication (imaginez "usagers" au lieu de "amoureux"), est clair. Est-il choquant ? Fluviaconseil ne donnera pas son avis en ces temps difficiles. Bien que ce "difficile" n'ait pas la même portée pour tout le monde.
- 
- **3** ° Et pour en revenir à l'ignorance des normes (par étourderie, certainement - cf brève n° 1), le plus inquiétant est l'effet de propagation à l'intérieur de toute la chaîne de commandement. Car, si au niveau central apparaît une certaine négligence dans le **respect de la hiérarchie** entre lois et règlements, les services de terrain ne semblent pas être en reste. Eux qui, par exemple, auraient décidé de diviser par deux le nombre de membres fixé par leur propre hiérarchie pour une assemblée de concertation commerciale. Réduisant, ainsi, la richesse des dialogues et la pertinence des conclusions. Avec, en prime, un doute sur les critères de choix des heureux élus à ces cénacles. S'agirait-il d'un exercice d'entre soi ... ? Affaire suivie avec attention et discrétion qui explique le côté nébuleux de l'info ... Être utile ou nuisible, that is the question.
 - **4** ° **L'ASSOCIATION DES ARMATEURS DU GRAND OUEST** (UAGO) tiendra mardi 30 novembre son assemblée générale annuelle. Rendez-vous à la Maison du Fleuve à Camblanes & Meynac (Gironde).
 - **5** ° Professionnels qui vous désintéressez des "papiers" du bateau, soyez bien conscients du risque que vous prenez. La vie d'un bateau est tracée dans ses **certificats de navigation**. Or, ceux qui contrôlent et accordent (ou non) le certificat ont tendance à réécrire l'histoire d'un bateau à chaque renouvellement. D'où cette poursuite incessante de nouveaux travaux pour mise en conformité. Alors que la règle veut qu'à partir du premier certificat, toutes les non-conformités soient relevées. Cette liste, arrêtée dès le départ, la mise aux normes peut se faire progressivement de renouvellement de certificat en renouvellement. Avec des butoirs bien commodes que sont les dispositions transitoires fixant une échéance à court, moyen ou long terme pour certaines non conformités (position de la cloison d'abordage, sorties ou extinction d'incendie en salle

des machines, régulateur de vitesse de giration, ...) . Plus, bien évidemment, l'absence de danger manifeste lorsque, le temps passant, une non-conformité met en danger le bateau.

- **6 °** Plus que trois mois avant transposition en droit national de la directive européenne "**qualification des équipages**". Et il y a gros à parier qu'il va rester beaucoup de questions sans réponse à la fin du mois de janvier. A commencer par celle de savoir quel va être le régime des équipages travaillant sur des voies d'eau ne faisant pas partie du réseau européen. Car rappelons que les règles européennes pour équipages (comme pour bateaux) ne s'appliquent que sur les voies européennes. Et que les voies nationales non reliées à ces voies ne font pas partie du réseau. La France ne s'intéresserait à ses voies d'eau que sous l'obligation de l'Europe ? L'Europe se désintéressant des voies d'eau nationales. Misères du transport fluvial ...
- **7 °** Encore un petit coup de main pour aider la production ? Le voici, un peu tardif. Pour faciliter le projet d'un nageur qui veut soutenir la manifestation "Octobre rose" en descendant le canal du Midi à la palme (avec des palmes aux pieds), l'autorité publique produit deux arrêtés et un avis à la batellerie. Il y est prescrit aux usagers de la voie d'eau de "**serrer la rive droite à l'approche du nageur**". A ce propos, deux points sont importants à connaître. Le premier, c'est que, contrairement aux voies routières, les rives gauche et droite d'une voie d'eau sont fixées, conventionnellement, par rapport au sens du courant ; c'est-à-dire à partir de l'amont (de la source) vers l'aval (à son débouché). C'est dans ce sens que se comprend, pour le pilote du bateau, "rive gauche" / "rive droite" qui sont différentes de la gauche et de la droite du bateau. Le deuxième, c'est que le canal du Midi – alimenté, à mi-chemin entre Toulouse et Sète, au seuil de Naurouze (11) – coule, à partir de ce point, dans deux sens opposés, l'un vers l'Océan, l'autre vers la Méditerranée. Donc; que les rives gauche et droite s'inversent à cet endroit. Tout navigateur qui voudrait respecter les décisions des autorités en montant de Toulouse (ou Sète) vers Naurouze serait en infraction. Sans compter les risques d'accident entre ceux qui savent et ceux qui ne savent pas. "Serrer sa droite" aurait suffi sans même avoir besoin de parler de bâbord et tribord ...
- **8 °** Une **passerelle piétonne mobile** (ici, repliée) sur une voie d'eau pour désengorger les voies routières de la circulation et du stationnement, quelle excellente idée ! Oui, mais ..., il faut la faire fonctionner ; et donc que les opérateurs s'accordent car l'ouvrage ne sert que lors d'évènements sportifs. Sauf qu'à Toulouse, le gestionnaire du stade, la métropole, la ville et le gestionnaire de voie ont quelques difficultés à s'accorder chacun ayant ses délais pour réagir. Et ce, malgré l'utilité d'une passerelle qui dispense, très opportunément, des embouteillages et des longues recherches de place de stationnement les jours de match. La communication, ça n'est pas donné à tout le monde et cela explique, sans doute, les préférences pour l'entre soi ... A moins que ce soit une question de sécurité cachée sous un problème de "com" ... ?
- **9 °** "**Paris et le désert français**" écrivait en 1947, un auteur aujourd'hui disparu qui signalait le déséquilibre du développement entre la région parisienne et la "province". Trois quarts de siècle plus tard, nous sommes toujours dans ce bain et cela fait des siècles que ça dure. Et voici, pour le désert fluvial, comment, touche après touche, les "décideurs" centralisent l'économie (et la richesse) du pays. Lorsqu'il a fallu soutenir le transport fluvial de passagers, pendant la pandémie, l'une des mesures prises à été de réduire le montant du péage en ôtant, par la même occasion, toute possibilité d'en choisir la durée de paiement, donc la durée de navigation, seule l'année était possible. Pour les transporteurs nécessitant des durées plus courtes ou fractionnés (au jour, à la semaine, ...) cela n'a fait qu'aggraver les effets de la crise. Et cherchez où se trouve une voie d'eau du pays ouverte à la navigation toute l'année avec des berges et un environnement suffisamment attractif pour drainer une importante quantité de touristes ?



Jogging sur le halage

- **10 °** En ces temps de **renchérissement de l'énergie** dont ce n'est que le début, des bateliers avisés mettent en pratique, et à l'essai, une solution possible : le travail physique, énergie renouvelable par excellence. Et ce n'est pas le cheval seul qui travaille, car il fait équipe avec les humains auprès de lui. Que les militants de la cause animale ne s'offusquent pas car ce que fait ce fier destrier n'est rien de plus que le jogging ou le harnais de musculation de la salle des sports. Seul le travail physique produit de la valeur. Les robots et autres automates n'existent que par le travail physique qui les a créés et leur fabrication, aujourd'hui, ne fait que dégrader un peu plus la planète.

* * *

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,
You can contribute to the diversification and improvement of our information by sending your remarks.

Maxime du mois : - Je ne pense jamais au futur, il vient assez tôt (A. Einstein)

Fluviactualités de ...

NOVEMBRE 2021

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1** ° Il nous a quitté pour naviguer vers d'autres horizons : **GILBERT VALENTIN** cofondateur et ex-président des Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie (**ARCAO**) n'est plus. D'un caractère opiniâtre, il avait compris l'importance qu'ont les élus locaux pour remédier à l'abandon des voies d'eau et redonner sa place à la navigation fluviale. Élus qui, en dépit des divergences à affronter, connaissaient l'importance de son rôle, tel le conseil départemental de Lot-et-Garonne. Dans un geste d'attention sensible, cette collectivité a rendu hommage en envoyant une gerbe de fleurs. ARCAO presse, pourtant, le CD 47 de réagir au lent abandon du projet d'un éminent ancien président de ce même conseil qui avait la volonté et mettait les moyens de valoriser la richesse fluviale du département. Espérons qu'avec le décès de Gilbert, le "nœud fluvial" Garonne – Lot – Baïse – canal de Garonne qui met en liaison fluviale directe deux régions et des dizaines de départements ne disparaisse aussi. Les adhérents d'ARCAO et leurs sympathisants comptent bien poursuivre le travail.



G. Valetin, à gauche.

- **2** ° Le 13 novembre s'est tenue à Agen (47), l'assemblée de la section Entre Deux Mers de l'**ANPEI** (Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures). L'ARCAO (Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie) et l'APLF (Agir Pour le Fluvial), tous deux invités, étaient présents. Plusieurs points ont été abordés concernant, les eaux usées produites à bord, les algues et les plantes invasives ou le devenir de la navigation sur les voies Lot (46 et 47) et Baïse (32 et 47) compte tenu de la rupture de continuité entre elles. Mais, aussi, la représentation de la navigation intérieure française à l'European Boarding Association où n'est présente, pour l'instant, que la navigation à voile.



A. ACKERMAN, présidente de l'ANPEI.

- **3** ° Fluviaconseil s'est déjà exprimé sur les normes trop nombreuses pour pouvoir être, toutes, retenues et qui rendent impossible d'être en situation régulière sur toute la ligne (pour ceux qui le veulent). Sans compter leur compréhension car non écrite en langage courant. Prenez un décret de 1959, voici plus de 60 ans, qui fixe les limites "de l'inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer", intitulé parfaitement hermétique. Pourtant, ce texte concerne quasiment 150 voies d'eau sur 18 départements tels que la Somme; la Seine-Maritime, la Loire-Atlantique, la Charente-Maritime, la Gironde, les Pyrénées-Atlantiques, l'Aude, l'Hérault, les Bouches-du-Rhône, ... etc, et même la Martinique. Décrypté, ce décret définit, tout simplement sur les voie d'eau intérieures, la limite qui autorise les travailleurs d'un navire, inscrits (d'où l'inscription) au registre social des marins, à y travailler bien qu'étant sur le domaine fluvial. Car le principe est que les gens de mer travaillent sur leur domaine tout comme les gens du fleuve sur le leur. Et ce n'est pas neutre, voir ci-dessous.
- **4** ° Cette norme, interprétée localement, laisse supposer que la navigation dans ces zones est dévolue, en priorité, aux marins maritimes au-dessus des marins fluviaux. Sur cette croyance, un préfet (maritime) va interdire, d'un trait de plume, en 2009, aux bateaux à passagers de traverser **L'ETANG DE THAU** (34) avec voyageurs à bord. Obligeant, ainsi, à les débarquer avant d'entrer sur le plan d'eau. Qui sait, pourtant, que; dès les années 1830, étaient envisagés pour le canal du Midi des bateaux à vapeur de transport de passagers testés sur l'étang ? On mesure le recul de la navigation fluviale depuis.

- **5 °** Au cours de l'assemblée de l'ANPEI, la situation de **la maille fluviale en Lot-et-Garonne** est venue sur le tapis. D'autant que c'est une des voies de ce nœud – la Baïse – qui ira bientôt au tapis si rien n'est fait. Les liaisons entre le canal de Garonne, la Garonne, le Lot et la Baïse sont interrompues pour cause de pollution d'une écluse. Que n'existe-t'il un organisme chargé de l'entretien, de l'extension et de la promotion des voies navigables ! Quoiqu'il semble exister mais d'une discrétion ... Remarquons, tout de même, que ce lieu est une plaque tournante entre deux régions, des dizaines de départements et plus d'une centaine de communes. Ces autorités ne pourraient-elles parier sur le développement de ce patrimoine fluvial et le lien qu'il crée ? Il ne demande qu'à accueillir, sur l'eau ou sur terre, plaisanciers, touristes, cyclistes, randonneurs et promeneurs, voire cavaliers, qui avec un minimum de savoir-faire, échangeraient leur "pouvoir d'achat" contre denrées et services locaux. N'y a-t'il pas ce minimum ?
- **6 °** **L'ASSOCIATION DES COMMUNES DU C2DM** rappelle l'opération de nettoyage bénévole des berges du canal des Deux Mers, le **samedi 27 novembre**. L'opération, baptisée "Mon canal propre", entre dans le cadre de la semaine européenne de réduction des déchets. Au vu d' "incivilités" telle celle de la photo ci-contre, cette initiative est largement bienvenue. Les épaves ou déchets nautiques, eux, au moins, ne traînent pas sur les voies routières ou leurs dépendances ...
- **7 °** Depuis janvier 2018, date d'entrée en vigueur de la directive européenne "Qualification des équipages", rien n'a été transcrit en droit français à moins de deux mois de la date d'échéance pour le faire. L'Etat ne réalise pas l'embarras dans lequel vont se trouver les transporteurs, principalement de passagers. Si la qualification d'agent de sécurité obligatoire à bord de tels bateaux (y compris ceux de 12 passagers maxi), actuellement accordée au détenteur d' "Attestation spéciale passagers", n'est pas reconnue équivalente à "**Expert en navigation avec passagers**" (nouvelle appellation de l'agent de sécurité) que se passera-t'il ? Par exemple, en cas de contrôle de police ? Ou d'accident pour lequel une société d'assurance sera appelée en couverture de risques ? Et ce n'est qu'un exemple car, plus globalement, comment recruter en situation régulière un équipage formé sur de règles inexistantes à la date d'embauche mais applicables immédiatement après ? Gouverner c'est prévoir, paraît-il.
- **8 °** Transporteurs qui envisagez de changer le **moteur de votre bateau**, attention aux dernières modifications (encore des normes). Les moteurs des engins mobiles non routiers dont font partie ceux des bateaux, devront être, désormais, accompagnés d'une déclaration de conformité et d'un marquage réglementaire pour être reconnus conformes à la réglementation. C'est important car les moteurs des bateaux sont réputés, à la fois, durables et forts polluants.
- **9 °** Une convention pour un Programme Opérationnel de Valorisation des Canaux (**POVC**) a été conclue entre la ville de Toulouse et VNF Sud-ouest. Ces institutions étaient représentées, côté ville, par F. Ampoulange, déléguée de la ville de Toulouse aux fleuves, rivières, canaux et cours d'eau et, côté établissement public, par G. Frambourt, directeur général adjoint de VNF Sud-ouest. Deux mois plus tard, la première n'a plus cette délégation qu'elle détenait depuis à peine plus d'un an. Le second quitte son poste, occupée depuis deux ans un quart. Cela ne met pas fin au POVC; ni à l'argent qui y est destiné. Mais on pense à ce film, tiré d'un fait réel, où l'on voit une locomotive, sans conducteur, se mettre, lentement, en marche puis filer, à toute allure, vers on ne sait où ...



- **10 °** Ce **parc de loisirs** est installé au bord d'une voie classée au patrimoine mondial de l'UNESCO. C'est un endroit où la foule se regroupe et s'amuse, sur fond de musiques les plus diverses, d'odeurs de frites et de barbe à papa dans un brouhaha, propre à ces lieux. Il n'y a rien de mal, ni de répréhensible à cela. Mais qu'en disent les gardiens du patrimoine, des monuments historiques et des sites remarquables ?

* * *

BONNES FETES DE FIN D'ANNEE ET A L'ANNEE PROCHAINE.

naviguervers@fluviaconseil.fr