

Citation du mois : la liberté est incompatible avec l'existence de grandes sociétés capitalistes. Vous qui avez renversé la féodalité et ses privilèges, vous les laisseriez maintenant entraver le peuple et ruiner le pays par les féodalités de l'argent ? (Lamartine – discours à la Chambre des députés)

Fluviactualités de ...

JANVIER - FEVRIER 2024

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- 1 ° Les agriculteurs s'opposent à la concurrence déloyale qui les détruits. Les normes qui sont prescrites en France renchérissent leurs produits ; elles ne le sont pas aux agriculteurs non nationaux qui peuvent envahir le marché national puisque leurs prix de revient sont moins élevés. Les **transporteurs fluviaux professionnels** sont dans une situation un peu semblable. Les normes européennes coûteuses qu'ils doivent respecter sont les mêmes pour tous les transporteurs européens mais tous les transporteurs ne circulent pas sur les mêmes voies. Les voies "à grand gabarit", chères à l'État, profitent à des compagnies de transport importantes dont les coûts de production sont optimisés comme ceux des agriculteurs en agriculture intensive. Les voies d'eau nationales "secondaires", négligées par l'État, ne sont utilisées que par des marinières et bateliers du secteur artisanal. Ces voies se dégradent au fil des années et avec les coûts d'exploitation qui augmentent, les "petits" transporteurs, comme les "petits" agriculteurs, sont à la dérive. Avec un développement du pays centré vers le nord et le cœur de l'Europe, quoi d'étonnant à ce que la contestation parte d'Occitanie sensibilisant, sur sa lancée, la paysannerie française qui est dans le même marasme. Les transporteurs fluviaux du Sud-ouest auraient pu suivre puisque les inégalités territoriales se lisent dans les inégalités sociales. Faire douter le nombril du pays aurait été salutaire ...
- ❖ 2 ° Qu'est-ce qu'une **friche** ? Le commun des mortels voit, **à peu près**, de quoi il s'agit. Mais pour le monde de la construction, du bâtiment et de l'immobilier (promoteurs, agences, entreprises, ...), ce "à peu près" ne suffit pas car c'est leur gagne-pain qui dépend de cette définition. Une friche constructible n'a pas la même valeur que celle qui ne l'est pas. Le gouvernement a apporté par **décret** des précisions pour clarifier les situations. Alors pourquoi n'est-il pas possible de faire de même pour définir ce qu'est une "occupation" du domaine dont l'interprétation par VNF étrangle tant les utilisateurs de la voie d'eau ? Le monde de la plaisance et du transport fluvial ne mérite-t'il pas autant d'attention que celui de la promotion immobilière ?
- ❖ 3 ° Le dernier en date des **organismes de formation à la navigation intérieure** agréé est en Isère dans une ville de moins de 10 000 habitants. C'est le 4^e centre créé dans une région de 8 millions d'habitants. Les régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine qui comptent 12 millions n'en ont qu'un, en Gironde. Sur la carte ci-contre, le territoire compris entre les Pyrénées et la ligne rouge, compte un centre de formation pour un quart environ du pays, le reste du territoire en compte 11. Le réseau fluvial est-il moins dense au Sud-ouest qu'ailleurs ? Un décalage énorme existe entre le potentiel fluvial des territoires et le capital humain nécessaire pour mettre en valeur ce potentiel.
- 
- ❖ 4 ° Un plaisancier, fiscalement en règle avec VNF, s'étonnait, courtoisement, auprès d'un haut fonctionnaire d'une augmentation de 58 % de sa "convention" (pour occupation du domaine public fluvial (DPF)). Et demandait pourquoi s'appelait "convention" un contrat que VNF présentait comme **"à prendre ou à laisser"** ? Alors qu'un contrat se discute avant accord (ou pas) entre les parties signataires. Ingénieusement (ou ingénument), il lui fut répondu que cette convention passée avec le gestionnaire d'un réseau fluvial s'assimilait aux contrats "à prendre ou à laisser" passés avec d'autres gestionnaires de réseaux (électricité, eau, téléphone, ...). La réponse, courtoise aussi, invitait le quidam à aller poser ses questions gênantes ailleurs. Car elle éludait que tout abonné à un service public ouvert à la concurrence se voyant "proposer" une telle augmentation de son contrat "à prendre ou à laisser" irait, immédiatement, voir les tarifs du concurrent en face. Oui mais, l'agence de l'État dans son activité d'intérêt général est en situation de monopole et en abuse pour imposer ce qui ressemble, en droit civil, à un contrat "léonin".

❖ 5 ° Et avec tout le respect dû à un agent public, ce "à prendre ou à laisser" est-il conciliable avec la mise en concurrence obligatoire avant toute attribution d'un emplacement privatif sur le DPF ? Pour aussi gourmand que soit le propriétaire, si la mise en concurrence ne donne lieu à aucune demande, l'emplacement ne vaut rien. C'est la "loi du marché" que les fonctionnaires connaissent si peu. Or, un cas réel a montré qu'au renouvellement d'une "convention", VNF met en concurrence un emplacement occupé depuis des années avec une mise à prix "à prendre ou à laisser". Qui n'a intéressé personne. Alors, le **transporteur professionnel** occupant historique des lieux a fait une proposition à la baisse pour réduire ses coûts car il est dans une zone à faible chalandise qui explique, justement, l'absence de concurrence. VNF a, aussitôt, menacé de proposer l'emplacement à un bateau-logement démontrant, de la sorte, son peu de **préoccupation du développement économique** du territoire qu'il occupe. L'établissement y a ajouté un procès-verbal de contravention de grande voirie pour faire pression sur le professionnel. Cet usage féodal des prérogatives d'un service public n'est-il pas indigne d'une agence de l'État ? N'est-ce pas la preuve que VNF veut éliminer toute navigation ?

❖ 6 ° **Samedi 10 février**, les communes associées du canal des Deux-Mers tiennent leur assemblée générale en un lieu symbolique, la demeure de P-P Riquet, ci-contre, à Bonrepos-Riquet (31). Il fallait bien un tel endroit pour fêter les trente ans d'existence de l'association. Un âge où la maturité et l'expérience commencent à porter leurs fruits dont les deux canaux – de Garonne et du Midi – devraient tirer bénéfice.



❖ 7 ° Côté Atlantique, **mercredi 7 février à 9 h 30**, l'**UAGO** (Union des Armateurs du Grand Ouest) organise une réunion d'information autour des nouveaux enjeux de la motorisation de demain, notamment l'électrification. Participation par visioconférence possible mais **réservation** obligatoire avant le 2 février.

❖ 8 ° Côté Atlantique encore, **mercredi 13 mars à 18 h 30 h**, à Bordeaux, sur le bateau **BURDIGALA 2** de la compagnie Aquitaine-Croisières, amarré en rive droite, Vincent MELGOSO de Fluviaconseil abordera les thèmes de l'occupation et utilisation du domaine public fluvial. Ainsi que les particularités propres aux zones de rencontre des eaux fluviales et maritimes. **Réservation** indispensable

❖ 9 ° "**Les réserves d'eau disponibles ne sont pas suffisantes pour atteindre la période annuelle de chômage, prévue initialement le 2 janvier 2024**" (Le Figaro Sciences). Pour cette raison VNF vidange et ferme à la navigation, en avance de 2 mois, des biefs du canal du Midi en envoyant à la mer près de 2,5 millions de m³ d'eau. Opération qui irrite quelque peu un collectif d'associations (ATFM, UPCM, ATUVE, ARCAO)^(*) préoccupé par la question de l'eau. Comment peut-on, d'un côté nous bassiner en incitant à économiser l'eau et, de l'autre, déverser **2 milliards et demi de litres d'eau douce** (non traitée, bien sûr) à la mer ? Honnêtement mais pas officiellement, VNF a reconnu que les dispositifs de pose de batardeaux qui sectionnent une voie d'eau pour éviter de la vider en totalité n'étaient pas opérationnels, faute d'entretien !! Le collectif en question en a appelé, le 20 décembre, à la ministre déléguée chargée des Collectivités territoriales et de la Ruralité (qui ne l'est plus) ainsi qu'au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires (qui l'est toujours).

(*) Association des Transporteurs Fluviaux du Midi - Union des Péniches du Canal du Midi – Association Toulousaine des Usagers de la Voie d'Eau – Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie.

❖ 10 ° Et pourquoi "**les réserves d'eau disponibles ne sont pas suffisantes**" ? Parce que l'administration exige que l'un des réservoirs principaux du canal du Midi – le bassin de Saint-Ferréol – ne soit pas rempli en totalité en raison du risque, (ou probabilité), de submersion de la digue. Or, une probabilité (ou risque), est estimée à partir d'évènements réels. Exemple : la Garonne, dans la région toulousaine, connaît divers **niveaux de crue** dont un revient, en moyenne, tous les 100 ans (occurrence centennale). La crue de 1875 en est une. Avant elle, une autre, en 1772 (- 103 ans) a ravagé le même territoire à une hauteur à peu près comparable. En 1981 (+ 106 ans), une autre crue atteint des niveaux du même ordre. Mais comment s'y est on pris pour comparer un réservoir à peine tricentenaire à un fleuve immémorial ? Quand **ET QUI** aura observé des niveaux de crue à Saint Ferréol qui justifient une telle décision? N'y a t'il pas de robinets pour vidanger le bassin ? Serait-ce la prévision fine d'annonce de crues plus que tri-centennales qui serait défailante ? Bref, c'est l'incompréhension et pendant ce temps, l'eau douce file vers la mer. Les sécheresses du climat influent-elles sur la sécheresse d'esprit ?



Le réservoir au mois de mai et la rampe de mise à l'eau devenue inutile.

* * *

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.