

*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 2023

Actualités fluviales du cabinet consultant Fluviaconseil
(9 mois de janvier à novembre - décembre)

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

Maxime du mois : Il n'y a pas de repos pour les peuples libres, le repos est une idée monarchique (*G. Clemenceau*)

Fluviactualités de ...

JANVIER 2023

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1 ° Erratum !** En [novembre](#), (brève n°3) c'est à tort, et par une lecture trop rapide de la réglementation, que Fluviaconseil a prédit la disparition des péniches "Freyssinet" devenues péniches de croisières pour 12 passagers maximum. Car ce type d'activité sur ce type de bateau (longueur allant de 20 à 38.50 m), n'a d'obligation d'avoir à bord qu'un équipage composé d'un conducteur et d'un expert en navigation avec passagers ou équivalent (cf brève n° 2). Mais sans personnels de sécurité qualifiés porteurs d'ARI "appareil respiratoire individuel". Bien entendu, le certificat de navigation du bateau doit être établi pour 12 passagers, Ces obligations d'équipage résultent du règlement général de police de la navigation intérieure (RGPI – articles A4212-2-1 et 4212-2-2) disponibles sur le site [Legifrance](#). Merci au marinier belge ayant alerté.
- **2 °** Le passage de l'ancienne réglementation des équipages fluviaux à la nouvelle n'est pas brutal car une transition en douceur tempère le mouvement. Ainsi, les attestations "spéciales passagers" (ASP) ou "navigation au radar" comme les certificats de capacité pour la conduite des bateaux de commerce (groupe A ou B) "*demeurent valables sur les voies d'eau intérieures sur lesquelles ils étaient valables (...) pour une durée maximale de dix ans*" (RGPI – art [R4231-1-4](#)). Cette durée est calculée à partir du 18 janvier 2022.
- **3 °** Rappel important pour les membres d'équipage en activité avant le 14 mai 2022. A partir de cette date, ils n'ont que deux ans pour obtenir leur certificat de qualification de matelot, matelot léger ou d'homme de pont par équivalence selon leur expérience professionnelle antérieure. A défaut de pouvoir justifier les temps de navigation par le livret de service pour ceux n'en ayant pas, d'autres pièces peuvent servir. Par exemple, un certificat de travail délivré par l'employeur pour une période de navigation antérieure au 14 mai 2022, date de parution de l'arrêté du 27 avril au Journal Officiel.
- **4 °** La rivalité entre mondes fluvial et maritime ne résulte pas que d'un excès de testostérone, il y a, aussi, des raisons économiques, chaque monde essaye de gagner au mieux sa croûte. C'est pourquoi, des lois existent qui séparent, par des limites, les lieux où fleuve et mer se rejoignent. L'une, côté fleuve, s'appelle de l' "inscription maritime", l'autre, côté mer, "transversale de la mer". La première ne peut pas être dépassée par les navires (maritimes), ni la seconde par les bateaux (fluviaux). Entre ces deux limites, (en Garonne, Seine, Loire, ...) les professionnels sont supposés cohabiter en bonne intelligence. Alors que fait cette embarcation de plaisance inscrite en maritime sur un chantier fluvial bien en amont de la limite de l'inscription maritime ? De la concurrence illégale ?
- **5 °** L'organisation professionnelle "**UNION DES PENICHES DU CANAL DU MIDI**" a demandé à Fluviaconseil d'analyser les causes de la disparition de 20 % des opérateurs de transport de passagers (cf brève n° 8). Tendances déjà visible avant la pandémie. Un témoignage parvenu à Fluviaconseil confirme : "*Entre la réglementation pour les bateaux (technique), les membres d'équipage et l'argent que ça coûte pour pouvoir travailler, on arrive à être dégoûté et fatigué de ce métier (...) Je vous avoue que, même au bout de 20 ans sur le Canal et 11 ans d'entreprise je songe de plus en plus à vendre.*" Un administrateur d'ARCAO a même descendu ce haut lieu touristique des 7 écluses de Fonserannes, seul au mois d'août !!! L'UPCM se tourne vers les élu(e)s qui, on l'espère, seront préoccupé(e)s par cette tournure, à commencer par le conseil



régional d'Occitanie. France, ton capital humain de marinière est à la dérive, aucune machine ne le remplacera !



Interdiction de virer

- **6 °** Au cours d'un récent comité de bien public institué suite au classement Unesco du canal du Midi, les transporteurs fluviaux ont reçu la réponse à leur demande de création d'aires de virage. Ces aires plus larges que la largeur moyenne du canal permettent aux bateaux de commerce de faire demi-tour ; et de définir des trajets touristiques particuliers selon la distance à parcourir entre le lieu de départ et de retour. Ils donnent de la latitude au capitaine et diversifient l'offre touristique pour intéresser davantage de publics. Et bien la réponse, non communicable, de l'autorité veillant sur le patrimoine "canalistique" a été "**NON !**". Autrement dit, on ne touche à rien sur cet objet de culte des autorités patrimoniales. Il semblerait, même, qu'elles demandent à ce que les aires existantes soient débarrassées et rebouchées. A ces "bonnes âmes", Fluviaconseil recommande d'utiliser le signal ci-contre moins coûteux si cela a de l'importance, vu de la capitale. Et l'on attend de voir s'il oseront imposer la messe en latin à la réouverture de la cathédrale de Paris. Comme au temps jadis ...
- **7 °** Une fois n'est pas coutume, félicitons VNF Sud-ouest qui a organisé, ce 24 janvier, une **commission locale des usagers** sur le thème "**liste d'attente des bateaux stationnaires**". En signalant, tout de même, que le terme est obsolète depuis le nouveau RGPNI de 2014. Aujourd'hui, c'est le terme "*établissement flottant : toute construction flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée*" (art L4000-3 du code des transports) qui est utilisé par l'État. Il serait de bonne administration que son agence parle la même langue. Cette demande de clarification était portée, depuis quelques temps déjà, par des professionnels de l'UPCM qui – ô surprise – ne sont pas invités. Espérons, tout de même, que cette réunion ne soit pas, une fois de plus, la "chambre d'enregistrement" par les usagers des décisions de l'établissement public. Quoique sans vouloir être désagréable, est-ce que les "usagers" ont la répartie à la hauteur de leur interlocuteur ? Car il n'y a pas lieu de craindre un débat si, d'une part, il reste dans les limites de la courtoisie et du savoir-vivre. Et d'autre part, si, une fois terminé et pris le temps de la réflexion, il se poursuit de manière épistolaire (par écrit) puisque seuls les écrits restent.
- **8 °**. La navigation de plaisance, qui ne l'est pas toujours vu l'état du réseau, s'organise aussi. Et les marins d'eau douce se réunissent épisodiquement pour évoquer leurs problèmes communs. Après l'**ANPEI** (Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures), le 3 décembre, c'est **ARCAO** (Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie), qui fait son AG le 25 février. On espère que leurs efforts réunis les feront entendre du gouvernement. Et qu'il entende que la plaisance n'est pas un loisir ou un sport comme le ski où ce sont les collectivités qui prennent en charge les lieux d'activité. En navigation, c'est d'un réseau qu'il s'agit et s'il est, parfois, secondaire pour les marchandises, il peut être capital pour les visiteurs de notre pays. Tous les économistes éminents savent cela.
- **9 °** Le récent [rapport](#) du **CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES** confirme (p.74) l'analyse de l'UPCM et de Fluviaconseil dans leur propre [rapport](#) (p. 2 en 1 – 2° et p. 6 – Conséquences). Il s'agit du risque pris par le gouvernement qui, en privilégiant le transport de fret, entrerait en conflit avec les territoires desservis par des voies d'eau "secondaires" (à petit gabarit). Voies sur lesquelles le transport de marchandises ne serait pas compétitif par rapport à d'autres modes. Que le président du COI soit **DAVID VALENCE**, député de la 2^e circonscription des Vosges, aura, peut-être, une autre portée en ce qu'il témoigne qu'aux quatre points cardinaux du pays, la pépite du réseau fluvial français – tous gabarits confondus – est totalement négligée par les divers gouvernements. Alors que ce réseau est le plus long d'Europe. Et que le tourisme international, ailleurs qu'en région parisienne, est une mine laissée à l'abandon.
- **10 °** Le **fleuve Adour** et les terroirs qu'il arrose voient partir à la retraite l'un de ses marinières, conteurs et guides les plus vivants et expressifs (voir [carnet de voyage](#) sur l'Adour). Le valeureux "Coursic" qui est à vendre le regrettera. Et le fleuve si fréquenté durant tant de siècles par des transporteurs de marchandises va-t-il perdre, après ceux de marchandises celui de passagers ?

Contact : adourloisirs@gmail.com

* * *



Maxime du mois : Le gouvernement a un bras long et un bras court. Le long sert à prendre et arrive partout. Le court sert à donner mais il arrive seulement à ceux qui sont tout près. (I. Silone)

Fluviactualités de ...

FEVRIER 2023

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- ❖ **1 ° Remarquable** : des représentants de la société civile – agriculteurs et transporteurs fluviaux – du Sud-ouest se sont rencontrés, en janvier, pour aborder la question de la ressource en eau. L'UPCM (Union des Péniches du Canal du Midi) et deux FDSEA (Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles 09 et 11) ont échangé leurs expériences professionnelles concluant que les stockages d'eau doivent être augmentés, la capacité des réservoirs actuels étant insuffisante. Les agriculteurs doivent irriguer pour pouvoir produire plus et alimenter une population en augmentation constante. Les transporteurs nécessitent un mouillage (hauteur d'eau) suffisant pour pouvoir faire connaître aux visiteurs de nos régions les beautés des terroirs. P.-P. Riquet y avait pensé pour le pays de son époque, voici plus de trois siècles.
- 
- A droite, le Laudot alimente le réservoir de St Ferréol.
- ❖ **2 ° Gérer la ressource en eau ?** Mais, cela fait 30 ans, au moins, depuis la loi sur l'eau de 1992 (sans compter celle de 1964 sur les agences de l'eau), que les pouvoirs publics s'en préoccupent. D'ailleurs, au plus près des réalités locales, les **SAGE** (schémas d'aménagement et de gestion des eaux) et leurs **CLE** (commission locale de l'eau) sont supposés traiter ces questions. Et les usagers sont bien présents dans ces commissions qui délibèrent sur cette problématique. Il n'est que de voir la CLE de la [Garonne](#), (p. 4), ou du [Fresquel](#) (p.3) ou de la Haute Vallée de l'[Aude](#) (p.5) ... etc. Mais, pêcheurs, amateurs de canoë-kayak, chambres d'agriculture, ... qui portent autant d'activités des plus honorables, représentent-ils au plus près les utilisateurs d'eau ? Aller travailler ou se réunir, va-t-il falloir choisir ?
 - ❖ **3 ° SAGE, SDAGE, GEMAPI,** que d'acronymes abscons, hermétiques, inquiétants ... C'est pour cette raison que l'**A2CDM** (association des communes du canal des Deux Mers) a voulu en savoir davantage sur ces architectures administratives où les élus locaux sont en première ligne. Fluviaconseil, répondant, à sa demande, a rédigé un léger [mémo](#) (six pages) renvoyant, pour ceux qui veulent en savoir plus, vers **LEGIFRANCE**, **service public de la diffusion du droit**. Fluviaconseil espère, ainsi, être utile au grand nombre de petites et moyennes communes regroupé dans des intercommunalités parfois (souvent ?) larguées par un foisonnement incessant de textes des plus complexes. L'A2CDM a renouvelé, lors de son AG du 11 février, le mandat de sa présidente, Marie-Hélène **MAYEUX-BOUCHARD**,.
 - ❖ **4 °** Sur les sept **centres de formation** aujourd'hui agréés, enfin un est installé au plus près du millier de kilomètres de voies fluviales du Sud-ouest. [Flots formation](#) en région bordelaise forme à la qualification "homme de pont". Voir la [fiche](#) explicative.
 - ❖ **5 °** Comme à chaque début d'année, Fluviaconseil a demandé aux destinataires réguliers de ses actualités leur accord de continuer à les recevoir. Notamment à la presque centaine d'élus locaux ou nationaux. La totalité **moins un** a, tacitement, acquiescé, certains même retournant une amabilité. La surprise est venue de cet élu écologiste que l'on aurait cru gagné au transport fluvial. A fortiori présent sur un département bien desservi par des voies d'eau accueillant de nombreux bateaux. Et, en prime, membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire à l'assemblée. Une question sur les raisons de son refus est sans réponse à ce jour ; dommage pour le bien vivre, ensemble. Un autre député, David **VALENCE** de la 2^e circonscription des Vosges, fait savoir que son rapport au Conseil d'orientation des

infrastructures (Fluviactualités janvier 2023 – brève ° 9) n'a pas été remis au gouvernement et que la version qui en circule à ce stade ne saurait donc être considérée comme définitive ou officielle.

❖ **6 °** Le député de la 10^e circonscription de Haute – Garonne – Laurent **ESQUENET-GOXES** – annonce une consultation sur le canal du Midi pour le courant de l'année 2023. On attend de voir mais à priori c'est une excellente initiative. Initiative que l'**UAGO** (Union des Armateurs du Grand Ouest) a, déjà, prise. Fin 2022, ce collectif a consulté les utilisateurs des 22 équipements fluviaux sur 7 sites de la métropole bordelaise à propos de leur règlement d'utilisation. Voir le traitement des [réponses](#) obtenues..

❖ **7 °** Dans les années 2010, lors d'une rencontre, **ALAIN JUPPE**, alors maire de Bordeaux, tout en se réjouissant de l'arrivée des paquebots fluviaux dans sa bonne ville, remarquait que, "*dans ces croisières; on s'emm... quand même un peu, au bout d'un moment*". Ce qui était très juste et, aussi, une façon de dire qu'il fallait, de temps en temps, sortir du bateau, pour aller à la rencontre des pays et de leurs habitants. L'inverse est aussi vrai et rien n'est plus aride qu'un canal, voie d'eau artificielle, sans navigation. Il n'est que de voir la curiosité que suscite le moindre éclusage.



❖ **8 °** Fluviaconseil signale à l'**ENTENTE POUR LE CANAL DU MIDI** que celui-ci, comme ceux qui le prolongent ou lui sont adjacents perd, peu à peu, le capital humain qui lui donne et conserve sa valeur. Un exemple ? A l'inauguration de la marque "Canal du Midi" étaient exposés des photographies de "**gens du canal**" parmi lesquels figurait un éminent responsable de base de location de bateaux de plaisance. C'était, il y a pas même deux ans mais depuis il a quitté le monde de la navigation pour celui de la construction ... Et ne parlons pas des hommes de terrain de VNF remplacés par des "cols blancs" ou du cinquième de marinières ayant fermé depuis quelques années. Attention, responsables de tous niveaux, on ne fait pas vivre une voie d'eau avec le télétravail.



❖ **9 °** Comme évoqué dans des Fluviaactualités passées, un transporteur s'est vu accusé par le gestionnaire de la voie d'occuper le domaine sans titre. Et, avoir été surtaxé, en conséquence. En prime, une **contravention de grande voirie** qui l'envoyait devant un tribunal lui a été dressée. Alors que ce marinier qui occupait, depuis des années, régulièrement les lieux en s'acquittant de sa redevance annuellement, ne faisait que s'interroger sur ce qu'il venait d'apprendre. A savoir que son maire n'avait jamais donné un accord, ni même, probablement, été consulté à propos de la création d'une zone d'occupation de longue durée. Cependant, ce n'est pas même sur cet argument qu'avait bâti sa défense cet utilisateur du domaine public fluvial, non. C'est pour que le juge décide si un transporteur fluvial utilise ou non ce domaine conformément à son affectation à la navigation. Auquel cas aucun droit, notamment fiscal, ne pouvait lui être exigé. Finalement, et avec une grande sagesse, dont il ne fait malheureusement pas assez usage, l'établissement public s'est désisté de cette affaire. Le tribunal lui en a donné acte.

❖ **10 °** Petit message aux "gardiens du patrimoine", **merci de faire passer**. Voici un lavoir, petit ouvrage modeste, vestige d'ancien service public. Il s'en trouve dans un certain nombre de petites communes ; dans les métropoles, ils ont été rasés. Cet insignifiant monument témoigne du passé d'un pays qui tend à oublier ses humbles lavandières et la dureté de leur travail. Classer "**monument naturel remarquable**" le canal accueillant ces lavoirs, c'est condamner les moindres projets d'entretien pour des communes aux moyens humains et financiers limités. La somme d'obligations leur tombant dessus avant d'engager les travaux aboutit à les décourager. Et le gestionnaire de la voie, a d'autres préoccupations que la protection du petit bâti. Gardiens, n'avez-vous pas la tête enflée par l'imposant, le mirifique, les ors et splendeurs des monuments qui vous sont les plus chers : ceux de l'Ancien Régime ?



* * *

Maxime du mois : L'Europe est un État composé de plusieurs provinces (Montesquieu (1689 – 1755))

Fluviactualités d' ...

MARS 2025

... à L'ARRACHE-PIECE

INFORMATION VNF
L'alimentation en eau du canal des Deux Mers, **en ce début de saison**, est normale.
<https://www.vnf.fr/vnf/services/carte-de-la-navigabilite-du-reseau-sud-ouest/>
(lien décrivant la situation en temps réel)

- ❖ **1 °** Les nouvelles règles d'équipage européennes obligent à des carrières longues aux nombreux échelons (homme de pont, matelot, matelot léger, timonier, ...). Et obligeant à des formations coûteuses pour les particuliers ou les entreprises qui les payent directement. Bref, elles ne présentent que des inconvénients pour une **activité saisonnière** telle que l'État la veut pour la plus grande partie des voies d'eau nationales et le transport de passagers. Voilà comment sont défendus au niveau européen, le transport fluvial français et l'économie touristique. Marins d'eau douce prenez exemple sur l'efficacité des marins d'eau salée qui ont réussi à conserver leur régime spécial de retraite. Créez donc un syndicat professionnel efficace dans le lobbying.
- ❖ **2 °** Au cas où cela ne serait toujours pas bien compris, Fluviaconseil insiste sur la tendance forte qui réduit l'État Providence (Welfare state) au bénéfice de l'État Régalien. Apprenons, donc, à lui en demander le moins possible et à se débrouiller par soi-même. L'État fixe les règles, standards, normes, ..etc. et, éventuellement, se charge du contrôle de leur respect. C'est le principe de la démocratie libérale, la "liberté" est la règle, la responsabilité, son corollaire. Exemple en fluvial : quel est l'équipage obligatoire d'un **bateau de plaisance** en navigation ? Certainement, un conducteur. Pour le reste, l'article L4212-2 (code des transports) reste vague "*Le bateau dispose de l'équipage nécessaire pour assurer sa sécurité, celle de la navigation et des personnes qui se trouvent à bord*" On est dans l'appréciation (et l'argumentation, si contrôle),
- ❖ **3 °** Le principe ci-dessus impose que les règles ne soient pas écrites avec les pieds. Que dire alors de deux lois placées, par le législateur, dans un même code (propriété des personnes publiques) ? L'une ([L2124-13](#)) dit qu' "*en dehors de zones (spécifiquement) délimitées, aucune **occupation** du domaine public fluvial (DPF) supérieure à un mois ne peut être autorisée*". L'autre loi (L2125-8) indique que "*le **stationnement** sans autorisation (...) sur le DPF donne lieu au paiement d'une indemnité d'**occupation** égale à la redevance majorée de 100 %*". Cet amalgame "stationnement" – "occupation" permet au gestionnaire du DPF de menacer de comparution devant un tribunal pour contravention de grande voirie et du doublement d'une redevance d'occupation. Occupation ? Et s'il s'agit d'un **stationnement** ? Que dire de cette confusion entre liberté de circuler (et stationner) sur la voie publique et respect du droit de propriété publique ? Et le reste : si l'occupation, c'est plus de 30 jours, combien le stationnement ? Comment se constate le stationnement / l'occupation ? Qui autorise le stationnement sans redevance ? ... etc. Il est des évidences qui ne crèvent pas les yeux.
- ❖ **4 °** Et pourtant, le **CONSEIL CONSTITUTIONNEL**, lui-même, saisi par des parlementaires, s'est penché sur ce [L2125-8](#) en raison de la disproportion supposée de la sanction : contravention de grande voirie plus doublement de la redevance. Le Conseil, sans trancher si un stationnement équivaut à une occupation, n'a pas trouvé de disproportion dans la "*majoration proportionnelle égale au montant de la redevance*". Néanmoins, il a, tout de même, pointé que c'était le "*législateur qui avait laissé le soin de prononcer (une sanction ayant le caractère d'une punition) à une autorité de nature non juridictionnelle*" ? Voilà qui sonne comme un doux reproche qu'apprécieront ceux ayant eu maille à partir avec l' "**autorité non juridictionnelle**".



Signaux + ou – réglementaires



Signal réglementaire

❖ 5 ° Enfin, une [CLU](#) (commission locale des usagers) organisée par VNF Sud-ouest et transcrite sur le papier par un participant. Félicitons pour cette transparence démocratique, l'[ATUVE](#) (association toulousaine des usagers de la voie d'eau) qui a, pour ainsi dire, accompli une mission de service public. En lien avec l'[ADHF-F](#) (fédération des associations de défense de l'habitat fluvial).

❖ 6 ° La **réduction de services publics** peut être préoccupante. Quoique des témoignages de professionnels (petits) sur une large couverture géographique interpellent. L'un se fait constater et verbaliser pour occupation continue de plus de 30 jours du domaine public fluvial alors qu'il apporte la preuve que, sur la période verbalisée, il s'est déplacé à plusieurs reprises. L'autre qui demande l'intervention de l'autorité publique pour mettre fin aux pratiques irrégulières de concurrents qui lui causent préjudice s'entend répondre qu' "*il ne faut pas faire de la délation*". Ces services publics-là peuvent bien disparaître, on ne les regrettera pas. Sauf si les seuls services publics qui restent ne sont dédiés qu'aux gros professionnels.

❖ 7 ° La GEMAPI (GEstion des Milieux Aquatiques et de Prévention des Inondations) et les **dédales administratifs**. Cette ligne de 170 ans d'âge, endigue le fleuve, le canalise et protège les riverains contre les inondations, tout en assurant un niveau d'eau suffisant pour y naviguer en eaux profondes. Mal entretenue et restée sans surveillance, elle a été "démontée" un jour de crue et de marée conjointes. Maintenant qu'il faut la rétablir, l'entrelacement des textes (directives; lois, décrets, ...), des codes et le temps nécessaire à y voir clair et à



En amont, le fleuve contenu entre les digues



En aval, dans la courbe, la digue laminée

ce que les diverses parties "mouillées" (État et son gestionnaire, collectivités territoriales et leurs groupements, ...) s'accordent, de l'eau va passer. Et pas que sous les ponts ! Les riverains, aussi, vont la voir s'étaler sur leurs terres. Édicter des règles à foison du fond des bureaux n'est-ce pas un peu irréaliste si leur application conduit à des impasses ? Ces digues seront-elles abandonnées à leur triste sort ou reconstruites par des télé-travailleurs ?

❖ 8 ° La Gemapi, l'occupation ou le stationnement, ..., que voilà des contentieux et des procès en vue. Avec des conséquences que n'anticipent pas toujours les "Autorités publiques" pour des procès financés par l'argent public, donc, par les contribuables. On pense **à 1789** et au cahier de doléances des paysans de Fosses "*Mais pourquoi, nous autres paysans qui n'avons pas assez de biens pour avoir des colombiers, faut-il qu'à cause de cela nous fournissions à la nourriture des pigeons des seigneurs et grands propriétaires*". Les contribuables d'aujourd'hui ne nourrissent-ils pas encore les "conseils" et "experts" des "autorités" ?

❖ 9 ° Chez les plaisanciers, [ARCAO](#) (Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie) a fait son AG le 25 février. Une nouvelle [équipe](#) dirigeante, dans la continuité de G Valentin, s'est ressoudée. L'[ANPEI](#) (Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures), a fait, avec sa délégation d'Entre-Deux-Mers, sa réunion de printemps, le 18 mars. Quant à l'association "[AU FIL DES TEMPS, HISTOIRE & LEGENDES](#)",



elle fera revivre, le 18 juin, le canal de Garonne et ses abords à Castelnau d'Estrétefonds (31) par des activités nautiques et des animations costumées ou chapeautées de l'incontournable canotier. La Compagnie Fluviale du Midi sera présente pour proposer des promenades avec le bateau électro-solaire "Helios - Confluence". Pour découvrir le plaisir de se déplacer sur l'eau...

❖ 10 ° La ressource en eau devient rare, dit-on. Voyez, donc, ces repères de crue sur une auberge en bordure du Danube, à Melk. Au 19^e siècle, deux crues majeures ont laissé des marques en 37 ans (1862 et 1899). De nos jours, en 22 ans, trois crues majeures (1991, 2002 et 2013 – tous les 10 ans environ) y sont inscrites. Et, pendant un demi-siècle (1899 – 1954), rien. La sécheresse ne serait-elle qu'une autre face de ces événements climatiques dits "exceptionnels" que l'on n'a pas vu venir ? Et stocker l'eau lorsqu'elle tombe en abondance ne serait-il pas une solution pour aborder sereinement les temps secs ? Quoique, à bien y penser, des protocoles, procédures, schémas, comités, ... existent depuis quelques dizaines d'années ([Fluviactu](#) février 2023) ? Et où pourrions-nous voir *de visu* et sans traduction d'experts, les traces de sécheresses passées telles, par exemple, celle de 1976 et les autres ? Et le battage médiatique actuel ne masque-t'il pas la prévision défailante d'augmentation de la population ? Et de la consommation d'eau qui l'a accompagnée ?



Maxime du mois : Absence d'occupation ne signifie pas repos ; un esprit tout à fait libre est un esprit en détresse (W Cowper, Retraite)

Fluviactualités d' ...

AVRIL 2023

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- ❖ **1 ° Médiasance ou réalité ...?** Le **bleu de chauffe fait il tache** sur le patrimoine historique ? On peut se demander pourquoi, lors des négociations sur la normalisation de la navigation intérieure européenne, les représentants de la France ont si mal défendu le patrimoine des bateaux fluviaux français. Ces bateaux appartiennent (ou appartenaient pour ceux qui ont été "déchirés" selon le vocabulaire de la profession ou laissés à l'état d'épave) dans leur immense majorité à des particuliers. Ils sont, à la fois, les vestiges d'un passé qui a vu le développement industriel de la France. Et les témoins d'un développement durable puisque certains ont plus d'un siècle et sont, toujours, en service. Serait-ce parce qu'ils rendent, indirectement, hommage à des travailleurs manuels ?
- ❖ **2 °** Les collectivités territoriales déclinent, poliment, la proposition de l'État de leur transférer, gratuitement, la propriété des voies d'eau dites secondaires pour au moins une raison, leur mauvais état. Et, certainement aussi, du fait de la complexité des questions liées à l'eau, à son usage et à son recyclage une fois usée. Avec la Gemapi, l'État refait un peu la même offre pour les digues qui encadrent ces voies et qui sont, gratuitement, "mises à la disposition" des groupements de communes. Proposition plutôt futée avec le **dérèglement climatique** qui fait alterner les périodes de grande chaleur et de pluies intenses provoquant des crues. Sauf que l'État avait une vision d'ensemble des voies et des cours d'eau que n'ont pas les collectivités territoriales. Ou qui, lorsqu'elles l'ont, priorisent, d'abord, le territoire qu'elles représentent. Il va être difficile de garder une cohérence avec tout ça et les querelles politiques ont de beaux jours devant elles.
- ❖ **3 °** Invité par une entreprise de transport fluvial devant un auditoire de socio-professionnels, Vincent MELGOSO, de Fluviaconseil s'est brièvement, étendu sur trois obstacles majeurs au développement du transport fluvial : une réglementation technique européenne coûteuse, complexe et peu adaptée à la diversité de la flotte et du réseau fluvial français. Une profession désarmée devant cette réglementation et mal ou peu défendue par une organisation professionnelle sans concurrents. Enfin, une centralisation de la navigation à l'opposé, justement, de la variété des voies d'eau du réseau fluvial français. Il aurait pu ajouter l'action des divers lobbies, la taxation outrancière de la navigation par le gestionnaire de l'État, le peu d'intérêt des élus pour ce domaine complexe, la connaissance inexistante du potentiel du réseau fluvial français, l'alignement sur la navigation du Rhin..., mais au risque d'endormir les auditeurs. V Melgoso prépare, pour le 2 juin, une conférence-exposé illustrée de diapositives sur l'eau, la Garonne et son canal.
- ❖ **4 °** Ce même transporteur – **AQUITAINE CROISIÈRES** – avait bien compris, voici quelques années déjà, qu'au plaisir de la croisière pouvait s'ajouter celui de la balade en vélo. C'est pourquoi il a développé des "cyclo-croisières" avec hébergement à bord. Ainsi découvertes du fleuve et des terroirs traversés se combinaient et tout le monde y gagnait : les "terriens" qui les recevaient, les passagers tous âges confondus, le pays tout entier par les impôts perçus, le transporteur et même la sécurité sociale du pays d'origine des voyageurs qui revenaient en meilleure forme. Et surtout, la paix entre les peuples. Hélas, au



Au fond : le fleuve
A gauche : le bateau
Devant : les cyclistes passagers

moment où l'activité prenait son essor, devinez ce qui nous est arrivé d'Asie immédiatement après la réglementation technique des bateaux, venue d'Europe. ?

- ❖ **5 ° Occuper ou stationner sur une voie publique, est du pareil au** même pour VNF qui interprète à sa sauce cette loi inscrite dans le code général de la propriété publique (CG3P). L'agence de l'Etat en est-elle à l'origine pour taxer, "clé en main", le moindre arrêt ? Ou bien ne fait-elle que profiter de l'opportunité offerte par un rédacteur de lois étourdi ? Autant se demander qui, de l'œuf ou de la poule, est arrivé en premier. Mais, bel et bien, que c'est l'État qui doit assumer cette injustice faite aux milliers de marins d'eau douce, professionnels ou plaisanciers sanctionnés pour une rédaction inappropriée. Mais, au fait, c'est qui l'État ? Le gouvernement, les parlementaires tous de passage, plus ou moins rapide, aux affaires et connaissant peu ce domaine ? Ou l'appareil d'État, c'est à dire les hauts fonctionnaires inamovibles ?

- ❖ **6 °** Intense débat au sein de **L'UAGO** (Union des Armateurs du Grand Ouest) à propos du règlement d'utilisation des embarcadères installés par **BORDEAUX METROPOLE** sur le fleuve. Cette excellente idée de la métropole pour définir un cadre commun d'utilisation de ces équipements publics se heurte aux spécificités de la zone de navigation (domaine de l'État, présence d'un port, navigations fluviale et maritime, aléas des crues et des marées, ...) et aux contraintes du CG3P. Croisons les doigts pour qu'un dialogue organisation professionnelle / collectivité s'établisse. Ce pourrait être un exemple à suivre.

- ❖ **7 °** Serait-ce pour l'animation festive prévue sur l'eau et sur ses bords, le 18 juin, (cf Fluvia de mars) que le **canal de Garonne** est, enfin, (un peu) choyé. Une opération de dragage sur une vingtaine de kilomètres à partir de Toulouse est en cours d'exécution. La raison en serait, plus probablement, l'espoir qu'un transport de déblais des travaux de creusement du métro s'y fasse.



- ❖ **8 °** Un transporteur professionnel dirigeant une activité de transport fluvial de passagers avec restauration, installée en pleine métropole depuis plus de 30 ans, est au bord de la cessation d'activité. Les travaux sur le bateau liés au passage à la réglementation européenne, la crise sanitaire, les interruptions de navigation, la nouvelle réglementation sur les équipages, ... ont eu raison de sa ténacité. Il vient de présenter une **demande d'indemnisation** à quatre autorités : l'État, VNF, le département et la métropole. Il ne manquait que la région dont le bateau porte, d'ailleurs, le nom. Pourvu que ce ne soit pas une des raisons de refus.

- ❖ **9 °** Les certificats de qualification des équipages sont de plusieurs ordres : de conducteur de l'administration fluviale, de conducteur de bac, de conduite sur la base du règlement du personnel de la navigation du Rhin. Le **certificat de qualification de l'Union**, lui, est de deux ordres : celui de membre d'équipage de pont (valables selon les cas et le certificat d'aptitude médicale 13, 5 ou 2 ans) et celui relatif à des opérations spécifiques que sont la navigation avec passagers (valables 5 ans) et celui en matière de gaz naturel liquéfié. Dans une prochaine Fluviaactualités nous verrons les particularités de chacune de ces deux qualifications. Et pour ceux qui veulent entrer dans la carrière, le seul établissement d'enseignement professionnel installé dans le Sud-ouest – [Sur les flots](#) – ci-contre au cours d'une formation, est à votre écoute.



- ❖ **10 °** Le transbordeur qui ouvrira, en avril 2024, le Lot à la navigation sur 130 km, d'Albas (46) à son débouché sur la Garonne à Nicole (47), vient d'arriver sur son site. C'est à Fumel (47) où un barrage hydroélectrique barre la rivière. Fluviaconseil souhaite la plus grande réussite à cet équipement dont certains loueurs ont émis des doutes pour la sécurité de la structure des bateaux. Mais les collectivités en amont de ce barrage ne devraient que se réjouir et proposer des haltes aux plaisanciers de passage. Ils ne peuvent qu'être attirés par la beauté des lieux (ci-contre, à gauche, le



seuil, le moulin et l'écluse de Lustrac). Reste un gros point noir à traiter : la liaison avec la voie européenne "canal des Deux Mers" obstruée par une écluse polluée depuis plusieurs années ; pollution qui doit être bien diluée, aujourd'hui. Puis par un passage de 4 km par la Garonne. Malgré les lois et règlements qui font de toutes les voies d'eau françaises des voies du réseau européen, le Lot n'en fait pas partie. Et pourtant, la réglementation technique des bateaux s'y applique comme en payent le prix les professionnels

Maxime du mois : L'injustice appelle l'injustice. La violence engendre la violence (*Lacordaire*)

Fluviactualités de ...

MAI 2023

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- ❖ **1 °** "Tout ne passe pas par la loi" selon les termes du président de la République, qui signifie qu'on peut très bien gouverner, aussi, par décrets. Mais, aussi, par ordonnances qui, certes, sont toujours, *in fine*, validées, à posteriori, par le parlement. Mais il arrive que la haute technicité, y compris dans leur complexité juridique des textes adoptés, décourage les élus de s'y intéresser. C'est ainsi qu'en 2006, une ordonnance a codifié l'embrouille, à propos du domaine public, entre "occupation" et "stationnement". Ce qui a permis à l'agence de l'État, gestionnaire des voies d'eau, d'imposer une fiscalité de plus à des navigants de passage stationnant, momentanément, sur le domaine public fluvial.
- ❖ **2 °** Et la meilleure preuve de ce qui précède est la [décision du 27 septembre 2013](#) du Conseil constitutionnel saisi par le Conseil d'État. Décision qui fait savoir, en termes galants, que les parlementaires se sont faits rouler par les services ministériels à l'origine de l'ordonnance n° 2006-460 d'avril 2006 (validée par une loi de décembre 2006). Plus exactement, les députés et sénateurs ont accordé à VNF le droit de prononcer une sanction – le paiement d'une indemnité **d'occupation** égale à 100 % de la redevance pour "**stationnement** sans autorisation" sur le domaine public fluvial (DPF) – punition qui ne relève pas de la compétence de l'administration au titre de la séparation entre le pouvoir exécutif et le pouvoir judiciaire. Si d'autres pans du travail des parlementaires – pouvoir législatif – sont à cette aune, pas étonnant de voir les votes des citoyens s'écarter vers les extrêmes. Ou, pire encore, d'aller occuper le DPF les jours d'élection ..., et sans autorisation.
- ❖ **3 °** Cette photo témoigne du marasme juridico – politico – technique dans lequel s'enfonce notre pays. Explication : que ce soit en bord de mer ou de cours d'eau et que ces bords soient publics ou privés, une **servitude dite "de marchepied"** oblige les propriétaires riverains à laisser 3,25 mètres de libre passage pour les piétons sur les deux bords. Elle permet aux citoyens de toutes conditions, aussi modestes soient-ils, de profiter de tout ce que la nature offre de plus reposant face à ce que l'activité humaine a de plus horripilant. Sur cette photo récente, on peut voir que les deux propriétaires, pourtant publics, de la maison et de la voie d'eau, supposés connaître et respecter les règles, ou n'en savent rien, ou n'en ont cure. Mais des initiatives individuelles commencent à mijoter (à suivre).
- ❖ **4 ° Équipes** : Seuls deux organismes agréés peuvent, aujourd'hui, former, l'un, à la qualification ENP (expert en navigation avec passagers), l'autre, à celle de porteur d'ARI (appareil respiratoire isolant), qualifications exigées par la réglementation européenne. Le premier, à Paris, rien d'étonnant dans un pays centralisé comme le nôtre, l'autre, dans le département du Rhône. Comment vont faire les personnels intéressés à ces formations qui n'habitent pas à proximité et n'ont pas les moyens de s'y déplacer ? Les auteurs de ces règles étaient-ils conscients du tort porté à la profession de transporteur de passagers et à l'économie fluviale du pays comme du pays tout entier ? Alors qu'une partie importante de nos voies d'eau n'est pas reliée au réseau européen. Ou reliés, uniquement, pour des bateaux qui n'ont pas le gabarit pour lequel a été taillée la réglementation européenne.



- ❖ 5 ° L'eau des toilettes jetée dans l'eau des canaux et rivières, l'association **PICOJOULE** n'en veut plus. Elle propose de collecter les déchets organiques et de les traiter pour produire, d'un côté du fertilisant et de l'autre, du **biogaz à base de méthane**. VNF va-t-il faire échouer ce projet avec sa trentaine de stations de dépotage pour plus de 4 millions d'€ sur le canal des Deux Mers ? Pas sûr car sa gestion des voies d'eau semble décourager beaucoup de plaisanciers qui fréquenteraient moins les voies d'eau. Et sa politique de gestionnaire d'immeubles (établissements flottants) qui ne peuvent se déplacer habituellement ne cadre pas avec ses stations vers lesquelles il faut aller. Alors que Picojoule va vers le producteur de bio-déchets avec sa plate-forme qu'elle vient, récemment, de mettre à l'eau.



- ❖ 6 ° Ce sont quatre grands chantiers passant sous le canal des Deux Mers qui sont en cours dans la métropole toulousaine. Qu'un de ces chantiers, voire davantage, connaisse des problèmes se répercutant sur la navigation n'est pas une hypothèse déraisonnable. C'est pourquoi le "think tank" **TFO** (Toulouse au Fil de l'O) se demande si les conséquences de la rupture de continuité de la voie publique ont été prévues par l'autorité en charge des travaux. Laquelle indemniserait l'arrêt des activités fluviales et les pertes en chiffre d'affaires, les frais de garage, de report vers un transport routier pour les marins allant d'un littoral maritime à un autre, etc
- ❖ 7 ° L'eau n'est pas qu'une ressource essentielle à la vie. Elle se prête, volontiers, à d'autres usages dont, celui relatif au transport de volumes respectant le principe d'Archimède (un minimum, tout de même et pour rester simple, il s'agit de coques, au principal). **L'histoire de la navigation**, vieille comme le monde, sera déclinée dans deux conférences prévues en ce mois de juin aux deux bouts du pays. **L'une**, tenue par Charles BERG, auteur du site [histoire et patrimoine des rivières et canaux](http://histoire-et-patrimoine-des-rivieres-et-canaux.fr), à Nogent-sur-Seine (10 – région Grand Est) qui est baigné par la Seine. **L'autre**, assumée par Vincent MELGOSO, auteur du "Guide pour la navigation fluviale" à Castelnau d'Estrétefonds (31 – région Occitanie) qui est traversé par le canal de Garonne.
- ❖ 8 ° Après les magasins de luxe sur les Champs-Élysées, les "blacks-blocs" s'attaqueraient-ils, maintenant, aux écluses dont six ont été vandalisées sur le canal du Midi ? Si ce ne sont pas eux, en tout cas, leurs actions anonymes sont identiques. Et bien différentes de celles, plus responsables, de cette dizaine d'agriculteurs qui, en mars, ont, à visage découvert, bloqué, temporairement le voyage d'une péniche. La **CGT DE LA DIRECTION TERRITORIALE SUD-OUEST DE VNF** a réagi par la diffusion d'un [tract](#) protestant contre la "marchandisation de l'eau" à laquelle s'adonne l'établissement ; même au prix modique, pour usage agricole, autour de 37 centimes d'euros les 1 000 m³, montant de la redevance hydraulique. Fluviaconseil ne peut pas le croire. La loi sur l'eau de 1992 ne dit-elle pas que l'eau est le patrimoine commun de la nation ? Et le code civil (article 714) ne dit-il pas qu' "il est des choses qui n'appartiennent à personne et dont l'usage est commun à tous" ? VNF s'approprierait et vendrait, donc, un bien qui ne lui appartient pas (ou qui appartient à tous) ?
- ❖ 9 ° A propos d'équipements publics attaqués, les **maisons éclusières** n'y échappent pas davantage bien qu'à un degré moindre dans l'échelle du vandalisme. D'où la question : à quoi tient ce mépris du bien public ? Est-ce la suppression des cours d'instruction civique ? Ou serait-ce parce que supposés appartenir à tous, donc à personne, le premier paltoquet venu s'y expose avec une analphabétique "œuvre d'art" ? Quelle idée auront les plaisanciers ou visiteurs internationaux du "french way of life" ?



- ❖ 10 ° Pour aussi prosélyte que l'on se veuille à promouvoir la navigation en eaux intérieures comme facile à pratiquer, un certain savoir-faire est nécessaire. Ce n'est pas obligatoire dès le début mais, à la longue, le geste élégant et professionnel de cette **"cow girl"** peut s'acquérir. Ce n'est pas le moindre mérite d'un navigant que de savoir s'amarrer en arrivant au quai.



* * *

Maxime du mois : Un acte de justice et de douceur a souvent plus de pouvoir sur le cœur des hommes que la violence et la barbarie (N. Machiavel)

Fluviactualités de ...

JUIN 2023

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- ❖ 1 ° Cette fois ce ne sont plus quatre **collectifs d'utilisateurs du canal des Deux Mers**, comme en janvier 2022, mais six qui font connaître à la direction territoriale Sud-ouest de VNF leur **mécontentement**. La raison tiendrait aux difficultés de VNF avec des navigants "incontrôlables". Ils occupent (ou stationnent, c'est au bon vouloir de VNF), en tout cas, ils usent le domaine public en s'y arrêtant trop longtemps (au lieu de ne faire qu'y transiter). D'où une modification projetée du RPP (règlement particulier de police) pour réduire le droit de stationner un mois au même endroit qu'autorise le CG3P (code général de la propriété des personnes publiques). VNF veut réduire cette durée à son appréciation au risque que celle-ci soit influencée par la tête du navigant. Un bon avocat à la présidence de VNF ne laisserait pas faire ; il éviterait, peut être, ainsi, un turn-over important dans l'encadrement supérieur local. Élus et administrations ont été informés.
- ❖ 2 ° Pourquoi cette confusion entre "**stationnement**" et "**occupation**" qui permet à VNF de faire sa propre loi en supprimant le forfait de 30 jours autorisé par le CG3P ? Le code de l'environnement, voici peu modifié, se prononce sur "*l'obligation de présentation à la vente des fruits et légumes frais non transformés sans conditionnement composé pour tout ou partie de matière plastique*" (décret du 20 juin 2023). D'entrée, il définit ce que sont les "*fruits et légumes*", "*fruits et légumes frais non transformés*", "*conditionnement*", "*matière plastique*", etc ... C'était trop difficile de faire de même, dans le CG3P, pour l' "*occupation*" et le "*stationnement*" ? Ou c'était délibéré pour enfumer et rançonner plus facilement les utilisateurs des voies publiques fluviales en abusant des prérogatives de la puissance publique ? Et en négligeant que ces citoyens payent – obligés – un péage sans alternative de voie gratuite comme c'est faisable en circulation routière.
- ❖ 3 ° Si l'obligation de payer un péage pour circuler sur une voie d'eau témoigne de l'évolution de notre société, alors on a tout à craindre. Ainsi fait savoir cet extrait d'un cahier de doléances parmi ceux rédigés lors des États généraux de 1789, rubrique "Privilegés favorables ou nuisibles à **L'AGENAIS**". "*Le roi sera aussi supplié d'abolir et supprimer tout privilège exclusif de péage et autres droits qui gênent la liberté de la navigation*" (*). Hélas, à l'époque le **droit de propriété** (royale et publique) était supérieur au **droit de libre-circulation** (sur la voie publique). Mais, est-ce différent aujourd'hui ? L'Ancien Régime est encore présent dans beaucoup d'esprits. Mais si ça ne gêne pas, après tout.

(*) Cité par J-P Hirsch in "la nuit du 4 août" (source : archives parlementaires)

- ❖ 4 ° La "sécheresse" est-elle un moyen (trop) facile d'expliquer le manque d'eau. Les scientifiques semblent d'accord pour décrire un cycle de l'eau (précipitation / ruissellement / évaporation / condensation / précipitation ...) immuable depuis des millions d'année ! Où est, donc, passé ce qui manque aujourd'hui et ne manquait pas hier ? Ne serait-ce pas ce qui est prélevé et **retenu durablement** au cours du cycle qui causerait ce manque temporaire ? Mais temporaire de plus en plus en longue durée ! Est-ce que les 4 milliards d'êtres humains supplémentaires (**et leur mode de vie**) arrivés sur terre en 50 ans y seraient pour quelque chose ? Déjà, l'être humain adulte est constitué d'environ 43 litres d'eau qu'il retiendra sa vie durant avant de la rendre à Mère Nature. Ceci dit, attention aux conclusions hâtives ...



❖ 5 ° Puisqu'il est question de stocker et de retenir, très temporairement, de l'eau, un transporteur professionnel fait la très pertinente remarque suivante. D'année en année, le mouillage (ou profondeur d'eau) du canal des Deux Mers (et d'autres, aussi, du réseau secondaire) va diminuant en raison de la réduction des opérations de dragage. Or, draguer 30 cm supplémentaires sur les presque 500 km de ce canal augmenterait la réserve d'eau de plus d'un million de m³. Et la hauteur d'eau disponible redeviendrait celle d'origine. Ainsi, cette réserve donnerait du mou lors des périodes critiques. Périodes où il faut irriguer pour faire pousser la matière première alimentaire d'une population en constante augmentation (voir brève précédente).

❖ 6 ° Équipages. Un tableau permettra, peut être, de mieux comprendre la distinction entre membre d'équipage de pont et personnel de sécurité, les premiers pouvant avoir la qualification des seconds, en sus. Ils doivent se trouver à bord de tout bateau transportant des passagers. Choisissez la longueur de votre bateau et le nombre de passagers qu'il peut transporter et vous trouverez l'équipage obligatoire et le personnel de sécurité qui doivent être à bord. Pour vérifier à la source, allez sur le code des transports.

ATTENTION : L'article A4212-2-2 impose un expert à navigation avec passagers à partir du 1^{er} passager et jusqu'o 250. Alors que les articles R4231-18 ou A4231-1-1 font référence à une attestation spéciale pour bateau de moins de 13 passagers. Il y a là un motif de contentieux avec les forces de police en cas de contrôle ou les sociétés d'assurance en cas d'accident.

❖ 7 ° Début 2022, une loi a apporté une petite nouveauté pour débarrasser l'État de ce domaine public fluvial dont ne veulent pas les collectivités. C'est une espèce de "vente à la découpe" même s'il ne s'agit pas de vente puisque le domaine public est "inaliénable". Mais on peut, toujours, le déclasser de "public" en "privé" et le vendre ensuite, il y a une solution à tout. Cette loi, codifiée dans le CG3P, permet à une collectivité territoriale qui a passé une convention avec l'État, de "*percevoir directement à son profit les produits de l'exploitation du domaine*". Et ce, moyennant "*l'aménagement, l'entretien et l'exploitation de son domaine public fluvial en vue d'assurer sa valorisation*". La durée de la convention peut aller jusqu'à 70 ans maximum. En prime, l'agence de l'État, gestionnaire de la voie chasse et rabat les navigants en interruption momentanée de navigation vers ces lieux assurant de la sorte leur remplissage maximum (voir brève n° 1). On comprend mieux la confusion occupation / stationnement. Est-ce la fin de tout ce qui fait le charme de la balade fluviale : flâner sur l'eau, s'arrêter au gré des envies, ... ? Place à la navigation de masse ?

❖ 8 ° Qui connaît le vin de **FRONTON** ? Et qui le canal de Garonne ? Et bien la CC (communauté de communes) d'où est tiré ce vin n'a pas accordé un centime à l'association qui voulait animer ce canal en organisant des promenades fluviales. Pour cette CC, l'activité ne relève pas de la promotion touristique mais de la culture ; et la culture n'est pas de la compétence des CC. Certains élus s'y connaissent bien pour manier

le verbe et vous faire prendre des vessies pour des lanternes.



Faut-il choisir ?



Certes, le vignoble relève bien de la culture mais les promenades en bateau ... !! Dommage pour les vignerons qui perdent, ainsi, la possibilité de promouvoir leur savoir-faire au bord de l'eau. Et dommage, aussi, pour ce canal que préfèrent ignorer certains édiles

...

❖ 9 ° Après les agriculteurs qui bloquent un bateau de transport de passagers (cf Fluviactualités mai – brève n° 8), ce sont des "éclusiers" qui, un lundi de Pentecôte, ont fait de même pour protester contre la réforme des retraites. Facile ; pour bloquer la navigation, pas besoin de camions ou de nombreuses voitures comme pour bloquer la circulation. Occuper une écluse suffit. Rien que ça devrait rendre sympathique ce moyen de transport. A quand la mesure de l'empreinte carbone des manifestations ?

❖ 10 ° Pierre-Paul Riquet, père du canal du Midi, était fermier des gabelles. Il percevait, pour le compte du roi, l'impôt sur le sel appelé gabelle. Les "gabelous" étaient les agents du fisc de l'époque chargés de traquer les fraudeurs. Ils sont de retour avec mission, aujourd'hui, de traquer les "incontrôlables" du stationnement (ou de l'occupation ou de l'arrêt, on ne sait plus trop bien, ce sont eux qui décident), Et ils sont partout chez eux ...



* * *

Maxime du mois : Un cynique est un homme qui connaît le prix de chaque chose et la valeur d'aucune (O. Wilde)

Fluviactualités de ...

JUILLET 2023

... à L'ARRACHE-PIÈCE

NAVIGUEZ OU VISITEZ LES VOIES
D'EAU DU SUD-OUEST
Un échantillon en quelques brèves

- ❖ 1 ° La France est-elle sur-administrée ou, pire, mal administrée ? Sans vouloir viser personne en particulier, la navigation intérieure en offre quelques exemples, en voici un. En confondant voie publique fluviale et propriété privée, VNF prétend réglementer le stationnement en assimilant, **et faisant payer**, un stationnement momentané comme occupation "privative" de sa propriété. Alors qu'étant une voie publique, des règles de stationnement sont prévues (code des transports – art [R4241-54](#)) et réprimées en cas de non-respect (CDT – art [R4274-12](#)). VNF est-il gestionnaire de voie d'eau ou propriétaire foncier (par délégation) ? Deux codes (des transports et de la propriété des personnes publiques) s'entrechoquent et les commis de l'État à leur service ne peuvent pas s'accorder ? Monsieur le président de la République ne pouvez-vous pas leur demander de traverser le couloir du ministère pour se parler et accorder leurs violons ?



- ❖ 2 ° La **GARONNE** naît dans les Pyrénées espagnoles. Des siècles durant, elle a été voie de communication importante pour les échanges commerciaux des villes entre deux grandes métropoles, Bordeaux et Toulouse. Sur la photo ci-contre, à Castets-&Castillon (33), apparaît la double écluse par laquelle le canal de Garonne rend à celle-ci l'eau qu'il lui a empruntée à Toulouse.

- ❖ 3 ° "**Rien à voir**", entre le projet de la métropole toulousaine (ou plan canal) et celui du comité de bien public Unesco dans chacun desquels, Voies Navigables de France est partie prenante. C'est la réponse faite, à l'atelier du 6 juillet, par le représentant de VNF au représentant des Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie (**ARCAO**). Apparemment, on ne traverse pas, non plus, le couloir chez eux. Pourtant ce "plan canal", comme la politique immobilière de VNF, tend à réguler l'occupation du "sol" du canal à la manière d'un plan local d'urbanisme (PLU). PLU qui réglemente la constructibilité d'un territoire communal ou inter-communal. Dans les années 70, il avait été envisagé de combler le canal du Midi pour y faire passer une voie routière. Aujourd'hui, on est dans la continuité mais c'est l'augmentation de la population qui justifie l'effacement de la voie publique au profit du logement.

- ❖ 4 ° Le **LOT** (non relié au réseau européen) : naît dans le Massif Central, au mont Lozère. Il traverse trois départements avant d'affluer en Garonne. De l'Aveyron au Lot-&Garonne en passant par le Lot, cinq sections peuvent être naviguées. Le rôle des élus locaux (départements et communes regroupées) est déterminant dans l'avancée de la remise en navigabilité. Des ports et des bases de location de bateaux sont présents, et des bateaux à passagers y sont en service.



- ❖ 5 ° En stationnement momentané après quatre jours de navigation où il n'a croisé, ce mois de juin, que quatre bateaux sur le canal du Midi, un marin en eaux intérieures rencontre un "gabelou" de VNF en quête de redevances à encaisser. L'explication courtoise entre l'agent parafiscal et le contribuable, s'est soldée par un sympathique échange d'informations. Le navigant bien que payant, à la fois, le péage pour circuler et la redevance pour son "**port d'attache**" s'est engagé, avec bienveillance, à ne pas s'attarder au-delà de quelques heures. Photos à l'appui, il a, tout de même, fait remarquer, l'écart entre la coûteuse redevance et le "site exceptionnel" qu'est supposée être la voie (cf brève n° 10).



- ❖ **6 °** Le **TARN** naît, aussi, au mont Lozère, il est en service sur trois sections. L'une, est reliée au canal des Deux Mers (partie latéral Garonne). Un transporteur de passagers y est présent au port de Montauban (82). A la section la plus en amont, un autre transport de passagers est assuré par une autre entreprise privée, à la période estivale, entre le port d'Aigueleze à Rivières (81) et Albi (81). Entre ces deux sections, un département (Hte-Garonne) et une communauté de communes (Val d'Aïgo) ont enlevé une turbine qui occupait une écluse à Villemur-sur-Tarn (31) ; avec participation financière de l'exploitant !! Beaux exemples de partenariat public – privé. N'oublions pas des activités fluviale sur des sections de voie plus serrées, en Aveyron, dans les gorges, à Millau, dans les Raspes (Viala-du-Tarn) ...

- ❖ **7 °** Six associations – **ATFM** (Ass. Transporteurs Fluviaux du Midi) – **UPCM** (Union des Péniches de Croisières du Midi) – **APLF** (Agir Pour Le Fluvial) – **ATUVE** (Ass. Toulousaine des Usagers de la Voie d'Eau) – **ANPEI** (Ass. Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures) – **ARCAO** (Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie) – se sont associées pour protester auprès du directeur territorial de VNF Sud-ouest. Son projet d'assimiler l'arrêt momentané d'un bateau en navigation a une occupation privative de l'espace public a provoqué une [levée de boucliers](#). Car c'est bien la preuve de la volonté de cette agence d'étrangler financièrement les usagers du fluvial. Une cinquantaine d'élus nationaux (députés et sénateurs) ont été informés, deux ont réagi en apportant leur soutien à cette démarche : Corinne **VIGNON**, députée de Haute-Garonne et Sébastien **PLA**, sénateur de l'Aude. Les meilleurs sans doute mais ces collectifs ne devraient-ils pas être plus communicants sur leurs problèmes et leurs réussites ?



- ❖ **8 °** le **CANAL DE GARONNE**, terminé en 1856, est la partie la plus récente du canal des Deux Mers, voie européenne qui relie l'Atlantique à la Méditerranée et l'Europe fluviale. La majorité de ses écluses est à 39 mètres de longueur mais pour y accéder ou le quitter, il faut passer par le canal du Midi dont les écluses mesurent 30 m. D'aucuns disent que dans les années 70, les élus locaux se sont opposés à l'allongement, par l'État, des écluses ovales, emblématiques du canal de P-P. Riquet, pour les mettre au gabarit 39 mètres. Est-ce pour cela qu'aujourd'hui,

l'État laisse tomber ce canal en en faisant une voie "secondaire" ? Et suggère aux élus de s'en débrouiller seuls ?

- ❖ **9 °** La raison avancée par VNF dans la décision contestée par les navigants (cf brève n° 7) tiendrait à ses difficultés à faire la police avec des usagers "ventouses". Et d'un, est-ce que faire la police avec tous les usagers va être plus facile que de la faire avec quelques uns ? Ensuite, il existe déjà des règles que VNF connaît et pratique pour ces usagers; à savoir un **montant de redevance multiplié par deux** et, éventuellement, un procès-verbal en contravention de grande voirie. Enfin, supprimer la possibilité pour le marin d'eau douce de s'arrêter au gré de ses envies, ne pourra que tendre à diminuer la fréquentation ; ce qui se profile à l'horizon. Or, qu'y a t'il de plus triste qu'un aéroport avec pistes d'atterrissage sans avions, des voies ferrées sans trains, des pistes cyclables sans cyclistes, ... ?

- ❖ **10 °** Il y a, au Sud-ouest, de multiples autres voies d'eau comme l'Adour, l'Agout la Baïse, la Charente, la Dordogne, l'Isle, la Drone, toutes voies "*portans bateaux*" (dixit Louis XIV) et traversant de grandes villes et ses joyaux architecturaux. Ou des campagnes et leurs richesses historiques ou gastronomiques. Et, bien



Mal entretenue, la voie ...

sûr, le canal du Midi, **ce pauvre canal du Midi** multi médaillé (monument historique, site remarquable, Unesco, marque "commerciale"). Mais dont l'eau est disputée pour son usage, le lit envasé, ses tréfonds labourés pour y installer de la fibre optique, ses berges goudronnées pour les pistes cyclables, sa voute arborée détruite par le chancre coloré. Devant lequel les autorités s'extasient mais dont personne ne veut prendre la responsabilité de l'entretien. Et

tous oubliant qu'une voie de transport ayant irrémédiablement transformé le territoire traversé, reste une voie de transport, qu'il faut garder pour le jour où, qui sait ?



et dangereuse.

Maxime du mois : **Le destin a réservé à la civilisation d'oc la situation, en gros, d'une presque colonie (F. Braudel)**

Fluviactualités de ...

SEPTEMBRE - OCTOBRE 2023

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- ❖ **1 °** A peine de retour de vacances, une septième association – la **DUTCH BARGE ASSOCIATION** rappelant que la navigation est européenne – s'est associée aux six autres à l'origine de la démarche dirigée contre VNF Sud-ouest. Rappelant qu'aucune base légale ne permet à l'établissement de réduire à 3 jours le droit d'un utilisateur à s'arrêter sans autorisation sur la voie d'eau publique ..., même en interprétant le stationnement comme une occupation (privative). Et que la loi fixe à un mois, et non 3 jours, ce droit ([lettre ici](#)). A cet argumentaire qui sera développé en commission nationale des usagers, VNF pourra bien répondre que les associations "ont juridiquement tort puisqu'elles sont, politiquement, minoritaires" parodiant, ainsi un député de 1981 qui parodiait lui-même, un révolutionnaire de 1789. Reste à savoir, si la majorité des élus du pays veulent vraiment continuer à s'acharner contre la navigation fluviale et ceux qui la pratiquent.
 - ❖ **2 °** Si la réplique de ce député est à remettre dans le contexte du début des années quatre-vingt, il est utile de rappeler que, justement, en 1983, ce député et sa majorité ont voté une loi donnant compétence aux régions pour " créer des canaux et des ports fluviaux sur ces canaux et pour **aménager et exploiter les voies navigables** et les ports fluviaux situés sur les voies navigables" (loi du 22 juillet 1983 – article 5). Et, aujourd'hui comme à l'époque, les deux régions que traverse le canal des Deux Mers sont dirigées par la même majorité que celle de 1983. Comme quoi une même volonté politique peut se déformer selon l'époque et l'endroit où l'on se trouve. La relativité des opinions, c'est quelque chose !
 - 

Pour payer l'arrêt plus de 3 jours et ..

 - ❖ **3 °** Faire payer le stationnement, y compris en pleine nature au-delà de trois jours d'arrêt continu, voilà l'idée géniale de Voies Navigables de France. Sur des voies d'eau de plus en plus désertées à cause du péage, des redevances, du Covid, des normes techniques et d'équipage, de la hausse du coût de la vie et de l'énergie, du chancre coloré, de la disparition des platanes, ... Est-ce que cette idée ne dépasse pas les bornes du bon sens ?
 - 

.. pour passer l'écluse.
- ❖ **4 °** Mais revenons à l'interprétation, contestée par sept collectifs, que fait VNF du droit de stationner confondu avec le droit d'occuper. L'interprétation semble devenir un mot-clé pour l'établissement public qui dresse même un "**schéma d'interprétation du canal du Midi**" en cours d'élaboration. Et pas avec n'importe qui, seulement entre institutions : collectivités territoriales, groupées ou non, administrations, offices de tourisme, ... Les utilisateurs de la voie publique se débrouilleront avec ce qui aura été arrêté. Et à condition qu'ils en soient informés. Bref, tout changer pour que rien ne change ...
- ❖ **5 °** Si la baisse de fréquentation fluviale du canal du Midi ne suffit pas à convaincre de sa disgrâce, jetez un coup d'œil sur le site **PLANET** qui a recensé les 10 plus beaux sites français; classés Unesco : de Fontainebleau (1^{er}) à Versailles (10^e) en passant par Chartres, Avignon, la Nouvelle Calédonie, la Réunion, le Mont St Michel, les rives de la Seine à Paris (5^e), la Champagne, les Cévennes. Ne cherchez pas le canal du Midi, il n'y est pas. Ce n'est, pourtant pas, faute d'agitation autour de lui.
- ❖ **6 °** Dix centres agréés forment, actuellement, à la qualification de **membre d'équipage pour la navigation intérieure** (voir [tableau](#)). Tous les dix sont situés au nord d'une ligne Bordeaux - Montélimar.

Au sud de cette ligne, soit le cinquième du territoire national aucun centre n'existe. Et les deux seuls lycées sont, l'un, en région Grand Est, l'autre, en Auvergne Rhône Alpes; un lycée étant financé par la région. Et alors, **NOUVELLE AQUITAINE** et **OCCITANIE**, vous n'avez pas, de ci, de là, des canaux, des rivières, des fleuves ou des plans d'eau sur lesquels il y aurait de la navigation professionnelle ? Avec des transporteurs prêts à faire découvrir vos territoires aux visiteurs de tous pays intéressés par autre chose que vos plages littorales ? Et le renouvellement et la formation de ces professionnels, vous y pensez ? Certes, vous n'avez pas accepté la compétence "voies navigables" et, peu vous chaut la situation des professionnels dont l'outil de travail est la voie d'eau. Ni celle des visiteurs navigants enviant les cyclistes sur leurs pistes cyclables.

- ❖ 7 ° Le **CANAL DE BERRY**, canal remarquable de 260 km, part de Montluçon (Allier). A Fonblisse (Cher), il se divise en deux pour rejoindre, côté latéral au Cher, Noyers-sur-Cher (Loir-&-Cher) où il retrouve sa rivière d'origine, le Cher. Et de l'autre, il rejoint la Loire à Marseille-lès-Aubigny (Cher). Construit au début du 19e siècle, il est exploité par une compagnie privée jusqu'en 1852. L'État le rachète à cette date puis le revend aux communes dans les années 1950 / 1980. Qu'en ont fait les communes ? En ordre dispersé, la plupart ont préservé son lit, asséché ou en eau ; certaines l'ont comblé en en faisant, parfois, une décharge publique. Les préoccupations d'alors n'étaient pas celles d'aujourd'hui et la population de la planète, donc, de la France, moins dense faisaient que les humains et leurs déchets étaient moins proches. Y aurait-il des experts pour nous dire quelle capacité en passagers peut emporter, en sécurité, la planète ?



Pont levant sur le canal de Berry

- ❖ 8 ° Le **CANAL DU MIDI**, aussi, va être remblayé ; seulement sur une courte distance et pour un tiers, voire un quart de l'année (mi-novembre 23 à mars 24). A Ramonville St Agne (31), des couches de sable sous son lit font craindre pour le tunnelier creusant pour le futur métro. Fluviaconseil compatit avec les professionnels (mariniers ou loueurs), plaisanciers ou convoyeurs qui comptent sur la basse saison pour transiter d'un versant à l'autre : Atlantique ou Méditerranée. Des indemnités sont prévues, semble-t-il. Il ne reste plus qu'à espérer que ce remblaiement ne soit pas la suite de celui de ce canalet reliant la Garonne à son canal, définitivement, remblayé.



Entre ces deux maisons éclusières passait, autrefois, un canal.

- ❖ 9 ° Considérant le "développement durable" dont on nous rebat, sans cesse, les oreilles, Fluviaconseil a voulu connaître combien de députés parmi les 73 membres de la **commission du développement durable et de l'aménagement du territoire** de l'Assemblée Nationale avaient le canal des Deux Mers dans leur département. La réponse est 7 pour 6 départements mouillés par ce canal, Mais un département n'est pas une circonscription législative et il n'y a qu'un seul député sur les 73 dont la circonscription est traversée par le canal des Deux Mers ; il doit se sentir bien seul pour parler d'un canal durable depuis plus de 300 ans. Heureusement, d'autres députés sur place s'intéressent à l'ouvrage – une député de la Haute-Garonne (C. Vignon), un autre dans l'Aude (F. Falcon) – et même un sénateur de l'Aude (S. Pla) (*). Sans compter ceux dont le soutien est permanent côté Méditerranée ou côté Atlantique. Transporteurs professionnels et si, au lieu de vous embarquer dans l'unique organisation professionnelle, vous alliez directement expliquer vos problèmes aux élus directement concernés par le développement (durable) de leur circonscription.

(*) VNF a répondu au sénateur PLA et au député FALCON relayant l'action du collectif (cf brève 1). Réponse type "copié-collé" de VNF, seule la date est différente.



- ❖ 10 ° A gauche, cette gare monumentale, au cœur d'une vallée pyrénéenne, est celle d'un village de 600 habitants. Déserte, côté quai, un jour de canicule, elle est encombrée, côté village, de milliers de personnes qui viennent la visiter ainsi que le village et les paysages environnant. C'est la gare "internationale" de Canfranc, en pays d'Aragon, voulue par les deux pays (France – Espagne) pour réaliser la traversée ferroviaire au centre des Pyrénées. Projet engagé, début années 1900, puis abandonné par la France.

A droite, ces bâtiments vétustes, certains en ruine, bordent un canal, plus de trois fois centenaire, à son débouché proche de la mer. D'une longueur de 500 km, il relie deux façades littorales autrement distantes de quelques milliers de kilomètres. Pour en faire un ouvrage moderne, bien des étapes ont été manquées depuis sa mise en service. Mais est-ce si grave ? Sauf qu'il y a un moment où il faut arrêter la descente vers la ruine qui gagne, déjà, son patrimoine immobilier. L'Espagne et la région d'Aragon (et l'Europe) l'ont bien compris en accueillant un hôtel 5 étoiles ou finançant des travaux de maintenance. Et en France ... ?



Maxime du mois : L'âme n'a pas de secret que la conduite ne révèle (*proverbe chinois*) .

Fluviactualités de ...

NOVEMBRE - DECEMBRE 2023

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- ❖ **1 °** Ces eaux, douces (ou intérieures) débouchant et alimentant des eaux salées (ou maritimes) deviennent fluvio-maritimes en se rencontrant comme l'indique un [décret](#) signé de **MME E. BORNE**, Première ministre. Il régit "la publicité en mer territoriale et sur les eaux intérieures maritimes françaises". Ces eaux que l'administration situe entre la limite transversale de la mer, d'un côté et le premier obstacle à la navigation maritime, (généralement un pont) de l'autre, sont un enjeu de suprématie, sur les lieux, entre fluviaux et maritimes. Environ cent cinquante zones sont délimitées dans notre pays : sur des fleuves (Loire, Seine, Garonne, Rhône, Adour, Charente, ...) et des canaux (du Midi, de Tancarville, de la Somme, ...). Mais, sous ces eaux mixtes, fluviales et maritimes, l'occupation (privative) du domaine public (du sol) est fluviale. Un sol (ou un foncier) fluvial ? Et oui, c'est comme ça et retenons que c'est un mieux vivre ensemble que ce décret doit apporter.
- ❖ **2 °** Cette évidence, depuis des lustres, peut-elle rentrer dans les esprits d'aujourd'hui ? Pas, en tout cas, chez certains élus de ces zones mixtes. Tel ce syndicat pour le "développement durable d'un estuaire" qui, hélas, finance, avec l'appui d'un département et d'une agence de l'eau, une "synthèse de la réglementation" commandée à une entreprise "spécialiste de l'eau et de l'assainissement". [L'étude](#) produite en 2022, se base, pour la navigation fluviale, sur des textes obsolètes : RGPNI (règlement général de police de la navigation intérieure) datant de 1973 (abrogé depuis 2014), directive européenne n° 2006/87 (abrogé depuis 2018). Des normes techniques sont oubliées, (division 245 commune aux bateaux et aux navires de plaisance). Des contre-vérités sont énoncées : "*l'estuaire est un territoire maritime*" (faux, c'est un territoire fluvial). Un bateau à passagers est "*un bateau aménagé pour le transport de 12 passagers*" (faux, ce n'est pas le nombre qui définit le caractère commercial du transport). "*Les établissements flottants sont des bateaux restant à quai*" (faux, ils "ne sont normalement pas destinés à être déplacés" (code des transports) au contraire d'un bateau) "*et accueillant du public*" (faux, un bateau-logement, par exemple, est un établissement flottant). Ce genre d'étude financée, sans doute, par l'argent public nuit et embrouille l'image publique de la navigation fluviale que ce soit en transport ou en plaisance ! Professionnels fluviaux et plaisanciers, où êtes-vous pour faire reconnaître et défendre votre activité ?
- ❖ **3 °** D'autant que le "spécialiste de l'eau et de l'assainissement" s'avance sur les intentions de l'administration. A le lire, "*il est possible que la compétence juridique des établissements flottants passe à la DREAL*" (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) à la place des six DDT(M) (direction départementale des territoires (et de la mer)) du pays. Que n'a-t'il expliqué qu'aucun référentiel technique officiel n'existe, actuellement, pour les EF mais qu'ils ont obligation d'être certifiés techniquement conformes. Et que la classification EF recouvre une gamme de constructions disparates.



Ci-contre, trois exemples d'établissements flottants (EF). Un vrai casse-tête pour définir des normes techniques communes.

- ❖ **4 °** Le porteur d'appareil respiratoire doit être obligatoirement à bord d'un bateau de transport de passagers avec hébergement en navigation. Mais le seul organisme agréé ([F. Rose](#)) pour délivrer l'attestation de formation, nécessaire pour que l'administration accorde la certification, est dans le Rhône (69). Heureusement, son représentant

se déplace sur des commandes groupées. Prochainement, il sera en Gironde (33). Dans le même département, un nouveau centre vient d'être agréé pour la formation "conduite au radar" ([Surllesflots](#)).

- ❖ 5 ° **L'organisation et le fonctionnement de VNF** viennent d'être modifiés par [décret](#). Suppression des commissions territoriales pour celles des directions régionales de VNF qui en ont une (pas courant, la suppression d'une couche administrative !), réduction du nombre d'administrateurs et recul de l'âge pour pouvoir le rester, prévention du risque de conflit d'intérêt ... Tiens, ce risque existe à VNF ?

- ❖ 6 ° **L'artificialisation des sols**, (bétonnage, goudronnage, ...) est une pratique par laquelle l'humain se dénature et ignore les effets de l'eau qui érode, ravine et emporte, avec elle, la pollution vers les sols. Parer à ce risque, d'abord urbain, conduit à la production de nouvelles règles qui viennent épaissir un mille-feuille administratif du pays assez indigeste déjà. Sans compter les comités divers et variés qui les accompagnent. Est-ce inéluctable ? Faut voir. La photo ci-contre d'une route au trafic important montre l'eau qui, en ruisselant, ruine un petit ouvrage public. Et infiltre résidus d'hydrocarbures, de pneus et autres déchets dans le sol. Et aucune des trois collectivités concernées (commune, groupement de communes et département), ne s'en offusque depuis deux ans que cela dure. Le foisonnement des normes pourrait-il déclencher un éclair de lucidité chez des décideurs publics insouciantes ... ? C'est à voir ...



- ❖ 7 ° **GEMAPI** (1) : Voici bientôt dix ans, l'État s'est proposé de faire "bénéficier" les communes ou leurs groupements d'un transfert "gratuit" des digues protégeant contre les inondations. Le délai de dix ans fixé pour finaliser l'opération arrive à son terme, le 28 janvier 2024. Un [décret](#) vient de préciser les modalités de ce transfert. Les communes qui ne veulent pas de ce "cadeau" sont libres de laisser le temps et les intempéries détruire ces ouvrages. Fluviaconseil rappelle que, si les digues se justifient, aujourd'hui, par la protection des populations, endiguer la voie d'eau permet, aussi, d'améliorer la hauteur d'eau et d'offrir un enfoncement plus important aux bateaux. Ce qui autorise une plus grande fréquentation du fleuve attirant des visiteurs vers des terres inconnues d'eux. Oui, mais le coût d'entretien de ces digues ? Réponse ci-dessous.

- ❖ 8 ° **GEMAPI** (2) : Ces digues, protégeant des inondations, peuvent ne pas intéresser certaines collectivités pour des raisons de coûts, surtout si le territoire à protéger est vierge (ou quasi) de toute construction à protéger. **N. DELATTRE** - sénatrice de la Gironde - qui s'en préoccupait, avait d'ailleurs alerté le Sénat, en avril, sur ce risque. Tendant la perche aux collectivités, le gouvernement a adopté un [décret](#), à la suite du précédent, pour élargir la possibilité de subventionner les collectivités pour ces travaux.



Vue, vers l'aval, des effets d'une crue moyenne.

- ❖ 9 ° Opération de communication de l'association **APLF** (Agir pour le fluvial), ce 28 novembre, à Gardouch (31). Certes, communiquer est une bonne chose mais, en même temps, on peut se demander pourquoi agir et promouvoir la navigation fluviale de commerce (sur le canal des Deux Mers), si cette navigation (et ce canal) sont attrayants et compétitifs ? Le coût d'utilisation de la voie ou la valeur paysagère et patrimoniale des territoires traversés ne seraient-ils pas la meilleure preuve de leur utilité ? D'ailleurs, le transport de marchandises sur des voies accessibles à des bateaux de 1 000 tonnes et plus ou le transport de passagers, à Paris ou dans certaines métropoles, ont-ils à être promus ? Et peut-on vivre correctement de ce métier ? On espère que les élus et professionnels présents se seront posés la question. Et que des réponses auront été apportées.

- ❖ 10 ° Juste pour sourire. Déjà, en 1955, voici presque 70 ans, le projet d'**enterrement des canaux** était sur les bureaux (avec le déjeuner des nautes !). C'est encore d'actualité et, corrélativement, on peut se demander si la planète se porte mieux sur cette même durée ? Sachant que le canal de Berry a été partiellement et durablement comblé. Et que le canal du Midi ne l'est, pour l'instant, qu'en petite partie et temporairement.



BONNE FIN D'ANNEE QUAND MEME.

* * *

