

*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 2022*

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.*

**Maxime du mois** : La bouse de la vache est plus utile que les dogmes, on peut en faire de l'engrais (Mao Tsé Toung)

## Fluviactualités de ...

**JANVIER 2022**

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1** ° Quelques "amoureux" du **CANAL DU MIDI** (CDM) dédaignent l'infrastructure de transport, surannée et obsolète, (en clair, vétuste, car mal entretenue, (suivez mon regard)) et ne retiennent que le côté patrimoine inestimable. Mais assez estimable, malgré tout, pour "privatiser" son identité et en faire une "marque", monnayable en espèces sonnantes et trébuchantes. Ces amoureux-là sont, en majorité, des urbains résidant au plus près des commerces, des services publics, et ..., des embouteillages, de la pollution et des banlieues "chaudes". Quoi de plus normal si ces classes moyennes veulent se préserver un petit coin de "culture - nature", sous couvert de mise en valeur des territoires. Sans se demander pourquoi tant de petites communes rurales continuent de se désertifier et négligent ce patrimoine. Devant cet égoïsme de classe, évoquer l'importance économique du tourisme fluvial ne sera pas entendu, (surtout pas de tourisme "de masse" !). Pas plus que le droit pour les classes moins fortunées à connaître ce patrimoine autrement qu'à pied ou en vélo. Ces "amoureux" rêvent d'une voie telle la Seine; à Paris (mais pas plus loin), avec son histoire, ses monuments. D'où les mêmes outils pour protéger le patrimoine en ignorant la pesanteur du centralisme français. L'émotion soulevée par la maladie des platanes du canal a t'elle eu la même ampleur que l'incendie de la cathédrale de Paris ? Et qui se préoccupe de la réglementation technique appliquée au patrimoine de péniches qui les fait disparaître peu à peu ?
- **2** ° Encore une pincée de contraintes ? Cette fois-ci, elles tombent sur le système d'alimentation du CDM qui prend sa source dans la **MONTAGNE NOIRE**. Ce système dont Fluviaconseil vous parlera un jour est complexe et remarquable d'ingéniosité, et dans un environnement sublime. Fallait-il, pour autant imposer une servitude d'urbanisme sur 18 communes, 3 départements et une surface de quasiment 4 000 hectares ? Que fait-on du surcoût qu'entraînent les prescriptions d'un architecte des Bâtiments de France pour tout changement dans le décor ? Encore un outil de protection du patrimoine très discutable ? Et puis, n'est-ce pas une manière de dire aux élus locaux qu'ils sont incapables de protéger leur patrimoine ?
- **3** ° Quatre organisations de navigants (2 de professionnels, 2 de plaisanciers) ont adressé, le 20 janvier, au **président de la République, à deux ministres et au président de VNF** leurs doléances, sur sept pages, à propos de la politique de gestion des voies navigables. En insistant, notamment, sur des lois incertaines qui transforment les relations entre gestionnaires de voies et usagers en vraie jungle (devinez qui mange l'autre ?). Ou des incohérences, des "à peu près" dans l'application de la réglementation. Quand ce ne sont pas des erreurs flagrantes. Et encore ces organisations ont-elles oublié l'absence de commission territoriale indispensable pour réunir de nombreuses qualifications (\*) sur la question de l'eau. On a des idées en France et des outils, mais sait-on s'en servir ? Par égard pour leurs destinataires, ce dossier n'est pas public ..., pour l'instant.  
(\* ) *Élus locaux, personnalités désignées par les agences de l'eau, chambres consulaires, grands ports maritimes, ports autonomes, concessionnaires de voies navigables, professionnels du transport fluvial, usagers des transports, autres utilisateurs du domaine confié à l'établissement, associations de protection de l'environnement ainsi que des représentants des personnels des services territoriaux de Voies navigables de France.*
- **4** ° Bravo à ces **élèves-gendarmes de Montluçon** qui se sont essayés au faucardage du canal (du duc) de Berry On pourra, toujours, objecter que c'est un marché de travaux publics qu'on retire à des entreprises mais soyons réalistes : si les gendarmes le font, c'est bien parce qu'aucun budget public n'est prévu pour le



faire. Et, en prime, ils donnent un exemple de démarche citoyenne, et ça, ça n'est pas superflu ...

- 5 ° La date limite du 17 janvier pour transposer la directive européenne "Équipages" est passée et rien n'est paru au Journal Officiel. Faisons confiance au ministère des Transports qui sortira l'arrêté malgré sa saturation en tâches. Espérons que les conducteurs qui ne sont pas intéressés par un permis professionnel européen n'aient pas été oubliés. Navigant sur une **voie prisonnière de son bassin**, ils ne peuvent accéder au réseau européen. Dans le Sud-ouest, la voie d'eau européenne; c'est le canal des Deux Mers (C2DM). Les voies n'y ayant pas accès telles la Charente, l'Adour, la Dordogne (amont du barrage de Bergerac), le Tarn (amont du barrage de Rivière), le Lot (en totalité à ce jour), la Vézère, la Drôme, la Leyre, l'Agout..., ainsi que les lacs (de montagne ou littoraux), ne nécessitent qu'un permis national, pas européen. Que ces professionnels prient pour que le gouvernement ne les oublie pas..., sinon ce sera la galère pour le permis européen !



La Loire, la Garonne ne sont pas, en tous lieux, voies d'eau européennes, seulement nationales.

Et que l' "économie" prie, aussi, pour que cela n'entraîne pas la perte des recettes que cette activité procure. Sans compter la perte de notoriété qui fait, souvent, revenir les visiteurs passagers en marins de plaisance.

- 6 ° Bien que sans accès au CD2M, le Lot est remis en navigabilité progressivement et la dernière avancée se fait vers sa source. A Fumel (47), un **transbordeur pour passer le barrage hydroélectrique** est envisagé à l'horizon 2024 <https://www.youtube.com/watch?v=9hNnZ3hSAuI>. Mais, hélas, cette reconstruction de voie navigable régresse à son aval à Aiguillon (47) dont la liaison avec la Garonne, le CD2M et la Baïse n'est pas près d'être ré ouverte. C'est un vrai tango, les travaux sur cette rivière, un pas en avant, deux en arrière.



Le Lot et son histoire, écrite sur la falaise.

- 7 ° L'assemblée générale des **AMIS DES RIVIERES ET CANAUX D'AQUITAINE ET D'OCCITANIE** (ARCAO) est programmée au 12 février à Buzet-sur-Baïse (47). Quant à **l'ASSOCIATION NATIONALE DES PLAISANCIERS EN EAUX INTERIEURES** (ANPEI), elle organise; en collaboration avec la première, un évènement festif d'ampleur (marché local, repas, spectacles, journée à thème, ...), du vendredi 19 au dimanche 21 août à Montech (82) (réservations au 06 08 77 53 33 - Christian).
- 8 ° Très intelligente initiative de l'opérateur métropolitain de transports en commun, **TISSÉO**, à Toulouse (président : J-M LATTES). Anticipant sur les travaux à venir pour la création d'une ligne de métro qui recoupe quatre fois, le CD2M, son président a invité le club économique "Toulouse au Fil de l'O" à faire part de ses observations. L'échange a été fructueux et avec une ouverture de la ligne en 2027, il faut en espérer d'autres.
- 9 ° Félicitations au **DEPARTEMENT DU LOIRET** (45) qui a confiance dans ses voies d'eau sans craindre la banqueroute. Il vient d'acheter, officiellement, à l'État le canal d'Orléans qui, par le canal du Loing, relie la Loire (amont d'Orléans) à la Seine (entre Melun et la confluence avec l'Yonne). Et ce, pour la modique somme de 500 000 € (au début, l'État en demandait 6 000 000 €). Osera-t-on signaler à l'État et aux collectivités intéressées par le CD2M que si on attend trop longtemps, il ne vaudra plus un clou, même avec sa "marque" sur le Midi ?
- 10 ° Faut être juste, on ne peut pas être que négatif à l'égard de l'établissement national en charge des voies d'eau. Il y a, aussi, du **travail bien fait** comme en témoigne l'agent sur cette photo. Il n'est pas en télétravail, il n'est ni contraint, ni protégé par aucune norme européenne, il dégage simplement une voie publique pour maintenir sa continuité. C'est un travail modeste que d'autres agents accomplissent avec la même conscience professionnelle et que Fluviaconseil regrette de ne pas pouvoir davantage mettre à l'honneur. Dommage que leurs effectifs se réduisent.



Jésus revient ... !?  
Photo : Ch. BERG

\* \* \*

La magazine "Fluvial" qui apportait mensuellement son lot d'informations rafraîchissantes sur la navigation fluviale jette l'éponge et disparaît. Momentanément, on l'espère. "Bonne nouvelle" en ce début d'année pour tous ceux qui parient, encore, sur l'avenir du bitume, des énergies fossiles, du transport aérien ou automobile. Et, plus globalement, sur la cohabitation harmonieuse éternelle et spontanée entre l'espèce humaine et la planète sur laquelle elle prospère. Mais qui parlera maintenant, des voies

d'eau, de leur décor naturel ou patrimonial et du plaisir d'y circuler ? Attendons l'étape suivante, pour ceux qui seront encore là, que l'eau, elle-même, disparaisse. Et continuons de la polluer ainsi que l'air, les sols, l'obscur clarté des étoiles, l'espace, ...



## L'actualité de la navigation intérieure

[HTTP://WWW.FLUVIA CONSEIL.FR](http://www.fluviaconseil.fr)

**DERNIERE MINUTE :** Fluviaconseil suggère d'exclure la Russian Maritime Register of Shipping de la liste des organismes de contrôle agréés pour le contrôle des prescriptions techniques assurant la sécurité des bateaux.

### *Fluviactualités de ...*

**FEVRIER 2022**

*... à L'ARRACHE-PIÈCE*

- **1 ° Qualification des équipages.** Ça se précise sans être encore tout à fait clair. Pour la conduite professionnelle sur voies européennes et faute de connaître les nouvelles règles, il est impossible de répondre aux candidats au "**CERTIFICAT DE QUALIFICATION DE L'UNION**". Et il y a doute sur la continuité d'application des anciennes règles. Il ne devrait pas y avoir d'arrivée de nouveaux conducteurs européens et le développement du transport fluvial semble compromis cette année. Mais la validité des anciens certificats est maintenue que ce soit l'euro péen "certificat de capacité à la conduite d'un bateau de commerce" (groupe A ou B) ou les nationaux "certificat de catégorie" (PA, PB ou PC) et même le permis de conduire un bateau de plaisance en transport de 12 passagers maximum. En savoir plus [ici](#)
  - **2 ° La balance commerciale** d'un pays mesure l'écart entre ce qu'il achète au reste du monde et ce qu'il lui vend ; celle de la France a un déficit annuel de plus de 80 milliards d'€ (8 suivi de 10 zéros !). Pourtant, le climat de la France, moins sec que celui des pays d'Europe du Sud, et plus ensoleillé que celui de l'Europe du nord est propice aux voies d'eau, à leur environnement et à leurs découvertes. Et son réseau fluvial maille bien le pays compte tenu des nombreuses façades littorales de l'hexagone sur lesquelles débouchent ses fleuves alimentés d'affluents et sous-affluents. Et malgré tout, cette situation idéale qui met, quasiment, notre pays en situation de monopole ne semble pas sauter aux yeux de nos élus.
- 
- Source :  
La navigation intérieure sous l'ancien régime.  
(Éric SZULMAN)
- **3 ° Un correspondant néerlandais,** transporteur de passagers de toutes nationalités (penser à la balance commerciale !) fait remarquer que l'activité des nombreux petits exploitants, sur les canaux qui relient les voies d'eau naturelles de notre pays, est compliquée du fait du gestionnaire de ces voies. Le montant du péage défavorise les petites exploitations car leurs coûts fixes (par exemple le salaire du conducteur) sont plus lourds par unité de passagers transportés que pour les gros transporteurs. Et l'absence de contrôles sur les voies incite au travail non déclaré de navigants qui payent le péage au tarif loisirs bien que faisant, parfois, du transport commercial. Quant à la redevance pour l'occupation du domaine, d'**autres transporteurs** constatent que VNF a relevé son coefficient de majoration de 50 %. En en profitant pour allonger, d'autorité, la durée d'occupation accordée qui passe de 6 mois à un an. Alors qu'un transporteur professionnel ne s'arrête pas sur une telle durée puisqu'il travaille et circule quand (ou si) la voie est ouverte toute l'année. Certes, d'après VNF le péage ne pèse, au maximum, que 3,5 % du chiffre d'affaires (chiffre contesté par des marinières) mais il se cumule avec la redevance payée pour l'occupation du domaine. Donc, soit VNF ne connaît pas grand-chose à la vie d'une entreprise de navigation, soit il veut les voir disparaître pour se faciliter la fermeture des "petits" canaux.
  - **4 °** La Fluviaactualités de janvier faisait état des **doléances** adressées, le 20 janvier, au président de la République, au ministre de la transition écologique et à celui délégué aux transports ainsi qu'au président de VNF. Cette lettre dont le représentant de l'État en région a eu connaissance, peut être consultée [ici](#). Aucune réponse n'a été faite pour l'instant aussi faut-il espérer qu'elle sera le fruit d'une intense réflexion. Réflexion qui, à son tour, porterait d'autres fruits.

- **5 °** Passant une épreuve théorique pour obtenir le permis de conduire un bateau de plaisance, un candidat s'est trouvé dérouté par la question "un canal est-il soumis aux crues ?". La réponse "oui" était tellement évidente que c'était, peut être, une question piège. Comment pouvait-on douter de cette réalité observable au moindre débordement d'une voie d'eau naturelle alimentant un canal ? Et pourtant, la "bonne" réponse était "non", preuve que l'on peut recalculer ou admettre des candidats en décidant – du fond d'un bureau – de ce que doit être la réalité officielle, y compris pour sélectionner de futurs conducteurs professionnels (cf brève n° 1). Aussi, Fluviaconseil recommande d'aller sur le site : [http://projetbabel.org/fluvial/niouz-76\\_Canal\\_Orleans\\_VitryAL.html](http://projetbabel.org/fluvial/niouz-76_Canal_Orleans_VitryAL.html) pour voir qu'un canal peut avoir à affronter des crues. Traiter la navigation intérieure comme si c'était une navigation maritime où l'on ne connaît ni les crues, ni les canaux est un signe de dédain. La navigation fluviale n'est pas une affaire maritime.

- **6 °** Est-ce encore une idée de routier que de faire passer un barrage à un bateau en le transbordant pendu



entre les bras d'un engin sur pneus (Fluviactu janvier 22 – brève n° 6) ? Des solutions plus "fluviales" ont-elles été examinées ? Par exemple, la remise en état de l'écluse désaffectée ou le canal de déviation tel qu'envisagé à l'occasion de travaux sur le canal du Midi (\*). Certes, chaque solution a ses avantages et inconvénients mais quels débats ont précédé la prise de décision ? D'autant qu'ARCAO, en son temps, a relayé vers le CD47 les réticences des loueurs à propos du transbordeur ; il aura des conséquences sur la coque et l'aménagement intérieur du bateau. Peut-on croire, maintenant, sur parole les techniciens qui, cachés



derrière les élus, ont poussé à cette solution ? Comme l'ont exprimé les quatre organisations, auteures (page 6 - dernier paragraphe) d'une lettre de doléances, les "services techniques" et leurs "patrons" – les élus – ont tout intérêt à s'entourer de compétences en matière de navigation intérieure. S'il faut être reconnaissant aux élus qui ont pris la décision d' "effacer" cet obstacle à la circulation fluviale, cela n'empêche pas d'exprimer des réserves sur le choix technique.

(\* ) Il s'agit d'un projet en lien avec la création d'une ligne de transports en commun en site propre. Fluviaactualités en reparlera.

- **7 °** La direction territoriale Sud-ouest de VNF s'y est reprise à deux fois pour inviter les membres de la Commission Locale des Usagers (**CLU**) à une réunion exceptionnelle. Dans la première invitation, du 17 février, elle semblait n'y être pour rien, une métropole étant l'organisatrice de la rencontre. Dans la deuxième, le 21, elle présentait un ordre du jour qui la rendait plus ... responsable du dialogue usagers - administration. Si dialogue il y a ? Car certains membres de la commission ont davantage l'impression de faire partie d'une chambre d'enregistrement des décisions de l'établissement public, voire de la métropole. En effet, la rumeur court d'une fermeture à la navigation du canal du Midi pour plusieurs semaines en raison de travaux de confortement de berges. Rappelons qu'une circulation libre le plus longtemps dans l'année sur l'axe canal des Deux Mers est indispensable à des milliers d'autres marins en eaux intérieures. Et que des solutions telles que l'alternat de circulation existent pour éviter une fermeture complète.

- **8 °** Et ne serait-il pas regrettable de désavouer la **DIRECTION GENERALE DE VNF** qui encourage, elle-même, l'opérateur de la mobilité métropolitaine à utiliser le canal en transport commercial (déblais des travaux de la 3° ligne de métro). Un transport de marchandises limité mais qui confirme l'utilité de la voie d'eau.



- **9 °** L'erreur est humaine et ce n'était pas le 12 février comme annoncé mais le **12 mars à 9 h 30 mn** que se tiendra à la cave coopérative de Buzet-sur-Baïse (47) l'assemblée générale des Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie (**ARCAO**). Le Conseil départemental 47 et des communes en bord de Lot ont été invités.

- **10 °** Combien de bateaux sont passés à travers ces branches emportant, au passage, casquettes, parasols ou, pire que tout, le plateau apéritif ; sans parler des plaies et bosses. Méaventure, au mieux, pour des plaisanciers pour rester positif. Mais le transporteur professionnel dont les passagers attendent un service sans faille ou, au minimum, sans risques, peut se voir mis en cause. Et qu'il ne prenne pas l'initiative d'élaguer cette végétation sous peine de contravention pour atteinte à la conservation du domaine public. En tout cas, pas l'ombre d'un espoir d'abattement du péage ou de la redevance pour défaut d'entretien de l'ouvrage ...



**Maxime du mois** : Sois familier mais aucunement vulgaire (*Shakespeare*).

## *Fluviactualités de ...*

**MARS 2022**

**... à L'ARRACHE-PIÈCE**

- **1** ° Le droit de circuler sur une route est une activité conforme à l'affectation de cette voie à **l'utilité publique du domaine public** routier qui comprend voie, trottoirs, fossés, ...etc. Mais, peut-on utiliser ce même domaine, pour exercer une activité commerciale (vente de sandwiches ou terrasse de café, par exemple) ? Eh bien, ça dépend car la vente de denrées alimentaires n'est pas vraiment une activité conforme à l'affectation de la voie à l'utilité publique. Mais, parce qu'une activité commerciale peut être bénéfique à beaucoup de monde, y compris à la collectivité qui prélève sa part sur les ventes, il se peut que, sans être **conforme**, l'activité soit **compatible**. Certes pas sur les bas-côtés d'une autoroute mais, pourquoi pas, en certains lieux d'une agglomération. Si c'est faisable, le commerçant paye, alors, une redevance pour pouvoir occuper le domaine public. Sur une voie fluviale, il en va de même du moins dans le code de la propriété des personnes publiques. Mais pas dans la pratique qu'en fait Voies Navigables de France sur le réseau qui lui est confié. Sur son réseau, l'usager paye pour une utilisation compatible (par un restaurant flottant, par exemple) mais paye, aussi, pour une utilisation conforme (un péage pour naviguer, tout simplement). Ce n'est vraiment pas la meilleure manière d'encourager au transport fluvial ...
- **2** ° Deux mois après l'envoi de leurs doléances sur les pratiques de VNF à 4 autorités publiques dont le président de la République (plus celui de VNF et aux deux ministres de la transition écologique et des transports), les 4 associations requérantes attendent toujours une réponse. Seul le porteur du message – représentant des transporteurs professionnels et transporteur professionnel, lui-même, depuis 46 ans – en a reçu une, indirecte. VNF lui demande de dégager l'emplacement qu'il occupe depuis 15 ans sous un délai de 20 jours. Bon, pour être précis, c'était à l'occasion du renouvellement de sa convention d'occupation du domaine. Et de la **mise en concurrence de l'emplacement** qui n'a suscité aucune candidature. Ce qui n'empêche pas VNF de s'accrocher au prix de cette occupation fixé unilatéralement. Rappelons que la mise en concurrence, c'est le régime de la loi du marché et que si personne ne veut d'un bien ou service mis aux enchères, c'est qu'il ne vaut pas un clou (ou, du moins, pas grand-chose) ! A suivre ...
- **3** °  A l'A.G. tenue à Homps (Aude), ce 11 mars, la présidente de l'association des communes du C2DM (canal des Deux Mers), **MARIE-HELENE MAYEUX-BOUCHARD**, a signalé, courtoisement, aux représentants de l'administration, invités et présents, que leur temps (de travail, de réaction, ...) n'était pas à l'aune de celui des élus ou du public, ... dont le temps est beaucoup plus contraint. Espérons que dans le COP signé entre l'État et VNF, le P de performance prendra en compte cette remarque vitale pour une association proche de compter les 2/3 des communes concernées. Invitée, Fluviaconseil, pour sa part, a exposé (**ICI**) le cadre utile à tout élu local qui ne veut pas tourner le dos à la voie d'eau et envisagerait de l'investir.
- **4** ° Fluviaconseil a été interpellé à propos de la "brève" n° 1 (janvier 2022) traitant de la **marque "canal du Midi"**. La "brève" indiquait, à tort, que la marque était monnayable. En fait et ainsi que l'a, clairement, expliqué la préfecture de région (**ICI**), cette marque destinée à l'usage des institutions publique (ou privées mais sans but lucratif) n'oblige au paiement d'aucune contribution directe. Tout utilisateur occasionnel intéressé à obtenir le droit d'utiliser le label, enverra son projet à une adresse électronique pour qu'il soit présenté au comité de marque. Un avis lui sera, alors, retourné dans des conditions différentes selon la nature du projet. Entre l'envoi et la réponse, c'est un peu compliqué et relève du "comité de marque".

- **5 °** La présence du vice-président du CD 47 – **DANIEL BORIE** – a été très appréciée lors de l'assemblée générale d'**ARCAO** (Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie). En particulier pour les précisions relatives à la remise en navigation sur le Lot dans la partie qui progresse vers l'amont. Les échanges avec les participants ont été très instructifs et pourraient être suivis d'effets. Un adhérent a signalé un début de navigation – pour l'instant de loisirs – sur l'Isle, affluent de la Dordogne, en particulier à Périgueux (24).



- **6 °** Le peu d'intérêt que porte notre pays à l'économie de la navigation intérieure a, forcément, des conséquences économiques, en voici un exemple. Le groupement de communes d'un territoire possédant voies d'eau et produits du **terroir touristique renommés**, décide de remplacer deux gabarres à bout de souffle par deux neuves. Après un appel d'offres pour la construction d'embarcations hybrides, c'est un chantier espagnol qui emporte le marché avec un faible écart sur les offres suivantes (moins de 10 %). Pourquoi pas ? On est en Europe et même si cela peut heurter que des aides régiona-



les, départementales... bénéficient à des entreprises non nationales, c'est la règle du jeu. Sauf qu'on peut se demander s'il est utile de claironner que la France possède le plus long réseau fluvial d'Europe s'il n'a pas, avec lui, une économie pour le développer. Et, le pompon, c'est que le chantier emportant le marché demande, maintenant des précisions sur la réglementation européenne ...!!

- **7 °** **Qualification des équipages.** En attendant le (ou les) arrêté(s) qui préciseront d'ici fin juin, comment sera transposée la directive européenne, les titulaires d'un permis professionnel européen (groupe A ou B) qui veulent passer au certificat de l'Union gagneront du temps en passant les épreuves pour l'obtention du certificat d'opérateur radio (minimum certificat restreint de radiotéléphonie) indispensable pour être certifié "de l'Union" (renseignements auprès de l'Agence Nationale des Fréquences – ☎ 03 29 42 20 74). Que le certificat de l'Union intéresse ou pas, penser à vérifier si la validation du livret de formation a été faite depuis moins d'un an. Sinon, faire valider les jours de navigation faits depuis cette date.
- **8 °** A l'audition par le Sénat du président et du directeur général de VNF, ce dernier a été très clair, du moins pour la navigation, sur l'avenir des canaux : **ils n'en ont aucun, s'il n'y a pas d'offre touristique.** Effectivement, avec un seuil de rentabilité pour le transport de marchandises qui n'est atteint qu'au-delà de 1 000 tonnes transportées, les canaux qui n'offrent pas ce gabarit n'ont pas d'autre possibilité que de disparaître ou choisir le tourisme. C'est ce qu'a fait le président de la région Grand Est (**ICI**) Mention particulière au sénateur de l'Aveyron, **JEAN-CLAUDE ANGLARS** qui, au cours de cette audition, s'est préoccupé du canal du Midi alors que celui-ci ne baigne pas l'Aveyron. Belle ouverture d'esprit.
- **9 °** **Mille excuses à la DTSS VNF** distinguée, à tort, (février 22 - n° 7) pour avoir signalé, deux fois, ce que Fluviaconseil a pris pour la même réunion. En fait, l'une était une commission locale des usagers, habituelle, l'autre, spécifique, traitait des travaux de confortement des berges, à Toulouse. Cette dernière informait, en particulier, de la fermeture à la navigation du canal du Midi pour le premier quart de l'année 2023. Mais sans réduction de la redevance annuelle "occupation du domaine" pour les bateaux en navigation, qu'ils puissent y être ou pas.

- **10 °** Comment la France, pays à juste titre fier, de ses patrimoines : historique, gastronomique, culturel, œnologique, ... etc peut-elle si mal défendre son patrimoine de bateaux fluviaux ? Si le référentiel technique européen (ES-TRIN 2021-1) traite bien dans son 3<sup>e</sup> titre (dispositions particulières) d'un chapitre "**bâtiments traditionnels**" celui-ci commence par "*Les bâtiments traditionnels doivent être construits suivant des règles de l'art*", ce qui indique bien que le standard intégral ne s'applique qu'aux nouvelles constructions. C'est, donc, aux commissions de visite locales de se débrouiller pour certifier tout bateau existant. Certes, ces commissions comptent parmi leurs membres un expert en matière d'inspection de bâtiments traditionnels. Mais, au niveau national, on doit pouvoir compter ces personnes sur les doigts d'une moufle ...



**Maxime du mois** : Le bien a pour tombeau l'ingratitude humaine. (A. de Musset).

*Fluviactualités d' ...*

**AVRIL 2022**

*... à L'ARRACHE-PIÈCE*

**VISITER LA FRANCE EN BATEAU.**  
**LE PAYS BASQUE, L'ADOUR ET SES**  
**AFFLUENTS**

- **1** ° Le **statut de la fonction publique** permet à un agent qui n'est pas adapté à son poste d'y rester quasi indéfiniment tellement ses marges de manœuvre sont vastes avant déclenchement des foudres de la hiérarchie. Cette lourdeur peut être contournée – et l'est de plus en plus – en confiant à des organismes privés (ou mixtes privé-public) des **missions relevant du service public**. L'inconvénient de cette possibilité tient, néanmoins, pour le "vrai" service public, à l'obligation de faire des contrôles plus ou moins réguliers. D'où, deux problèmes, au moins, à résoudre : l'un, sur la qualification des contrôleurs dans un domaine depuis aussi longtemps négligé que la navigation intérieure. Par exemple, là où navigations fluviales et maritimes se croisent et rivalisent (sur l'étang de Thau – zone fluvio-maritime – les maritimes ont interdit le passage aux fluviaux transportant des passagers). L'autre, sur la périodicité des contrôles qui, même fréquents, peuvent virer à l'entre-soi. Délicat lorsque l'administration doit arbitrer en présence d'intérêts divergents. La capacité à concilier les différences doit devenir l'apanage des plus modestes fonctionnaires. D'où la nécessité de dialoguer et communiquer. Ça ressemble un peu à ça, la démocratie.
- **2** ° Les doléances du 20 janvier de quatre organisations de marins en eaux intérieures (deux professionnelles, deux plaisancières) n'ont reçu de réponse ni du président de la République, ni de la ministre de la transition écologique, ni de celui délégué aux transports et ni du président de VNF, tous destinataires du dossier. Elle est venue ([ici](#)), sur instruction du ministre délégué aux transports (normal, puisque VNF est sous le contrôle de l'État) du directeur général de VNF, **T. GUIMBAUD**, grand commis de l'État. Lequel, se trouvant bien embarrassé, n'a répondu ni sur les plus obscures lois et règles relatives à la gestion du domaine public fluvial des personnes publique. Et encore moins sur la manière dont ses services appliquaient celles qui sont un tant soit peu claires. Il a, néanmoins, bien voulu renvoyer vers une page internet qui confirme, entre autres, la réponse que se préparent à apporter les 4 organisations (chiffres globaux retenus déformés par le poids de la clientèle étrangère et celui du bassin parisien)..
- **3** ° Trois semaines après l'envoi de sa lettre, le DG de VNF s'est rendu, le 12 avril, auprès du **préfet de la région Occitanie**. Rien n'a filtré de l'entretien ; il faut espérer que les plus hautes instances de l'État ont signalé, à leur représentant sur place, le problème des questions posées et des non-réponses apportées.
- **4** ° Comme la "fête du fleuve" à Bordeaux ou l'"Armada" à Rouen, l' **"ESCALE" A SETE** (34) est un moment festif qui a rassemblé du 11 au 18 avril des personnes passionnées, ou simplement intéressées, par les navires. Or, Sète est un port fluvio-maritime, aussi desservi par deux canaux. Si quelqu'un trouve, dans la liste ci-contre ... (aussi visible [ici](#)), un partenaire de l' "Escale" représentant les transporteurs fluviaux merci de le faire savoir. Ils n'ont pas de représentants de leur profession ... ?



- **5 ° Petit coup de pub sympa de VNF Sud-ouest** à une société de location de bateaux de plaisance (cf *lien ci-contre*). Mécène du canal, elle a fait un don pour la replantation des platanes. C'est moins sympa pour ceux qui ne donnent pas mais l'établissement n'en est pas à une antipathie près. D'ailleurs, VNF a interdit à tous les bateaux de plaisance – en location ou pas – la navigation sur demande (d'autorisation d'éclusage) en basse saison. Ils attendront que la navigation devienne libre. D'où la maxime du mois en en-tête !

[https://eve.info-vnf.fr/m2?r=wAXNA5a4NWE4MWI4MzFIODVINTM0NWUxMWNhNTAwxBaVhdE0Lr1fQvNCG0KXQz gNVONLQ3bg2MTFKMGU5YThjNjkdMDNIZDlxYjA0 NzK9aW5mb3NAdG91bG91c2Uy3JvaXNpZjly5ib 22gIapDT05UQUUNUX0lEtmxNTFlwQ0ZEUzdhN3p0c C14MUVuMxZRU1BSUxFO9SUKVDVEIPT9JKKcT JJJROIOXONBUFRJTO5FSUS\\_RW52b2kqbmV3c2xldH](https://eve.info-vnf.fr/m2?r=wAXNA5a4NWE4MWI4MzFIODVINTM0NWUxMWNhNTAwxBaVhdE0Lr1fQvNCG0KXQz gNVONLQ3bg2MTFKMGU5YThjNjkdMDNIZDlxYjA0 NzK9aW5mb3NAdG91bG91c2Uy3JvaXNpZjly5ib 22gIapDT05UQUUNUX0lEtmxNTFlwQ0ZEUzdhN3p0c C14MUVuMxZRU1BSUxFO9SUKVDVEIPT9JKKcT JJJROIOXONBUFRJTO5FSUS_RW52b2kqbmV3c2xldH)

- **6 °** La navigation intérieure n'est pas le fait que des artisans, à la fois, propriétaires et membres d'équipage de leurs bateaux. Il y a, aussi, des personnels, navigants ou sédentaires, qui seront toujours intéressés à connaître la **convention collective** dont ils relèvent. Et qui concerne, tant les entreprises de transport de marchandises que de passagers. Transport de passagers et pas "tourisme professionnel" ; qualification dont affuble VNF l'activité des transporteurs de passagers sur le domaine qui lui est confié.

- **7 ° (Suite de la brève n° 2 de mars)**. La **mise en concurrence par VNF d'un emplacement** pour activité professionnelle installée sur le domaine public fluvial (en fait d'activité, le bateau de commerce l'arrête, forcé par la basse saison) n'a pas suscité de concurrents. L'attributaire historique des lieux depuis 15 ans fait, alors, remarquer qu'il peut prétendre à une diminution du montant de la nouvelle redevance puisque l'emplacement est décoté. VNF s'y refuse et exige, au contraire, une redevance augmentée par rapport à l'ancienne. VNF menace, même, en cas de refus d'attribuer l'emplacement à un bateau-logement. Alors que le site, dans une commune d'à peine plus de 1 000 habitants, peut devenir, à terme, une halte fluviale, voire un port puisqu'un 2° bateau de commerce y viendrait. Et que la métropole n'est qu'à 30 km environ. C'est comme ça que VNF encourage l'esprit d'entreprise et l'investissement ? C'est comme ça qu'il prétend, comme l'affirme son DG "concourir à l'aménagement et au développement du territoire" ? Et zéro pour le dialogue avec une attribution des emplacements dans la plus extrême discrétion où le(s) demandeur(s) ne peuvent, même pas, présenter leurs dossiers devant le jury.



A Gardouch (31), une halte, un port ... ?

- **8 °** Un transporteur professionnel ne trouvant pas, sur le site du ministère de la transition écologique, le **formulaire de demande de certificat de navigation** a exposé le problème à Fluviaconseil. Qui a, sur le champ et le même site, exposé la question à l'administration. Laquelle a, rapidement, répondu par l'envoi d'un **lien** recensant les services instructeurs de la sécurité fluviale. Comme cela ne répondait pas, pile-poil, à la question Fluviaconseil est reparti en quête d'informations. Et a trouvé sur le site des services publics, le **formulaire**. La vie va-t-elle devenir un cliquetis de "clics" ?

- **9 °** Cela ne concerne pas directement les voies d'eau ; mais indirectement ... ? Une **liste de voies routières nationales** donc appartenant à l'État et non concédées est parue au Journal Officiel. Ces voies au nombre d'environ 400 sont susceptibles d'être transférées aux départements et métropoles ou mises à disposition, à titre expérimental, des régions dans le but de "rapprocher la gestion des routes de l'usager". Et 80 d'entre elles, soit 20 %, sont en Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, régions où navigue le tiers du tourisme fluvial du pays. Question : si l'une de ces collectivités choisit de demander le transfert de propriétés (et les dépenses qui vont avec) entre une voie routière et une voie fluvial, laquelle choisira t'elle d'abord ?

- **10 °** C'est un fret bien symbolique qui va naviguer de Béziers (34) à Paris. Mais ce n'était pas arrivé depuis si longtemps que ça méritait bien une petite fête qui a eu lieu le 16 avril. D'autant qu'il s'agissait de palettes de vin (600 bouteilles de Coteaux de Béziers). Et ce n'est peut être pas fini puisque d'autres marchandises pourraient bientôt être transportées par bateau sur un "marché de niche", seule opportunité qui semble possible sur le "petit gabarit". Parisiens, achetez et buvez (avec modération) du Coteaux de Béziers pour soutenir la navigation sur l'eau ...



**Maxime du mois** : Le carrosse du passé ne vous conduit nulle part (M. Gorki)

## Fluviactualités de ...

**MAI 2022**

*... à L'ARRACHE-PIÈCE*

- **1** ° Donc, les **doléances** exprimées par quatre collectifs de navigants aux responsables politiques nationaux n'ont pas reçu de réponse de leur part ; excepté un accusé de réception de l'ancien 1<sup>er</sup> ministre à l'un des quatre présidents. Seul le DG de VNF s'est mis à la tâche (sur instruction du ministre des transports). Sa **réponse** n'explique pas les anomalies de la politique des voies navigables de France ; elle rappelle, simplement, la raison d'être de VNF, annonce des lendemains financiers qui chantent et justifie sa politique tarifaire ainsi que les dispositifs de dialogue en place. Il y a, clairement, un décalage entre le terrain et la "tête", les usagers et le gestionnaire. Déçus de n'avoir pas été entendus, les présidents de chaque collectif ont, néanmoins, signé une **réponse** commune au DG en à peine plus d'un mois. Délai remarquable vu les centaines de kilomètres séparant les signataires. Quant au dialogue de sourds ... ?
- **2** ° Dans ces doléances, le collectif signale (pages 2 et 3) des pratiques curieuses de VNF. D'un côté, il affirme n'avoir aucune obligation d'autoriser des stationnements longue durée (c'est-à-dire au-delà de trente jours). De l'autre, il informe qu'il relèvera toute infraction de stationnement en longue durée sans autorisation ... Astucieux pour se débarrasser, à la longue, de tous les utilisateurs de la voie. La preuve : un marin (fluvial) signale à Fluviaconseil ce qui suit. En raison de dégradations des berges sur son site, VNF demande aux occupants autorisés à y résider de le dégager sans indication d'autre lieu où aller. Ne reste plus qu'à errer de 30 jours en 30 jours après inscription sur un liste d'attente longue comme un jour sans pain et en un lieu aux antipodes de celui occupé. On comprend le silence des autorités publiques ...  

- **3** ° Deux Fluviactualités (mars et avril) exposaient le cas de ce marinier, fin négociateur, dont le contrat de location (ou convention d'occupation temporaire - COT) arrivait à échéance. Après mise en concurrence sans concurrent sur l'emplacement occupé, il demandait la diminution du loyer (ou redevance) par application de la loi du marché et d'un contexte économique très perturbé. Attendant la réponse de l'établissement, il a vérifié d'autres "paramètres" du dossier. Et découvert qu'à ce jour toute la zone d'occupation classée par VNF "longue durée" se trouve l'être **sans accord du maire, pourtant obligatoire**. Combien de maires le savent ni même s'intéressent à ce domaine de leur collectivité ... Là, aussi, est le problème.
- **4** ° L'**ARRETE EQUIPAGE** est paru au Journal Officiel du **14 mai**. Les professionnels en activité à cette date doivent, pour certains, et peuvent, pour d'autres, se re-certifier "de l'Union". L'administration a mis en service un portail en cours d'élaboration à ce jour (<http://www.fluvial.developpement-durable.gouv.fr> - rubrique "vos démarches"). Ce qui n'est pas très ennuyeux, les qualifications actuelles étant toujours valables (voir brève suivante). L'arrêté indique les pièces à fournir, différentes selon les demandes, pour passer au "certificat de qualification de l'Union". Il s'agit des demandes de passage :
  - Aux certificats de qualification pour les niveaux de base et opérationnel (définitions dans l'arrêté)
  - Aux certificats de qualification "conducteur", simple ou doté d'autorisations spécifiques pour les conducteurs "de gros convoi", "sur voie d'eau à caractère maritime" ou "au radar".
  - Aux certificats de qualification "conducteur" titulaire du certificat national de catégorie PB
  - A l'échange du certificat de capacité de **catégorie A** (rappel pour ceux qui ne l'ont pas fait depuis plus de 25 ans)
  - A l'inscription pour l'obtention d'un certificat de qualification par le biais d'un examen

Si des pièces importantes manquent, notamment temps de navigation, il faudra repasser un examen.

- **5** ° La complexité des textes a incité Fluviaconseil à résumer sous forme d'un **tableau** ce qui ne changeait pas encore (livret de service et de formation compris) et permettait de passer la saison 2022 dans une relative sécurité juridique. Ceci sous réserve d'une étude plus approfondie compte tenu de l'imbrication des textes et de quelques incertitude à lever. Car même l'organisation nationale de transporteurs fluviaux s'embrouille et diffuse, aussitôt l'arrêté paru, des informations basées sur un texte abrogé par l'arrêté. Par la suite, Fluviaconseil traitera d'autres questions aux échéances moins urgentes (transition certificats nationaux – certificats de capacité – certificat de qualification, livre de bord au 30 sept 22, appareils respiratoires au 1<sup>er</sup> janv. 23, ...). Entretemps, il est probable que des incertitudes auront été levées, par exemple sur les zones à risques spécifiques telles que les zones à obligation de pilotage, la compatibilité zones à caractère maritime pour conducteurs et pour bateaux ...
- **6** ° Les organismes de formation – passage obligé pour obtenir le certificat de qualification aux débutants dans ce domaine – devront demander un agrément. Pour cela, ils devront remplir des critères fixés dans l'arrêté **paru le 14 mai**. Félicitations au premier organisme à l'avoir obtenu après dépôt de sa **demande le 4 mai** ! Une vraie prouesse que respecter des critères encore inconnus. Mais Fluviaconseil reconnaît que cela fait des années que cet organisme s'investit dans la formation des apprentis de la navigation intérieure. Ce n'est pas tout à fait injuste ; en plus il est tout près de Paris ..., ça aura aidé à anticiper.
- **7** ° L'État commence, enfin, à reconnaître le très mauvais état dans lequel se trouvent certains sites remarquables du canal du Midi et, plus globalement, du canal des Deux Mers. Par exemple, l'emblématique **PORT DE L'EMBOUCHURE** à Toulouse (31) où naissent et se joignent (de g. à dr photo ci-contre) les canaux de Garonne (ex-latéral), du Midi et de Brienne, ce dernier "branché" à la Garonne. Ce lieu vient d'être radié de la liste officielle des sites remarquables dans laquelle il figurait depuis 1951. Ceci en raison de son "*état de dégradation irréversible*". L'inscription d'un site sur cette liste est destinée à protéger. Contre quoi ? Contre le "laid" disent les défenseurs du "beau (pour faire simple). Ce mouvement va-t-il se propager à toute la voie comme le champignon qui attaque les platanes du canal ? Que n'existe-t-il une procédure administrative protégeant contre "*ceratocystis platani*".
- **8** ° Dans sa fiche "**tarification des péages de navigation de plaisance 2022**" VNF précise ([p. 7 – dispositions particulières](#)) le mode de calcul du péage en cas de double activité professionnelle. Déjà, l'association "*navigation de plaisance*" et "*activité professionnelle*" est douteuse. Et l'exemple donné – "fret et plaisance" – le confirme. Fluviaconseil objecte qu'outre que la plaisance n'est pas une activité professionnelle, (la **location de bateaux de plaisance** en étant une, pas la navigation), mais, de plus, l'État ne certifie pas un bateau professionnel ou de commerce pour une double activité en raison de règles de construction, d'équipement et de sécurité différentes selon qu'il transporte des personnes ou du fret. La SNCF ne transporte plus des voyageurs et des marchandises dans les mêmes rames depuis les années 50.
- **9** ° Quelques **modifications réglementaires** semblent utiles à signaler. Pour les bateaux-écoles, par exemple, le nombre de questions de l'examen passe de trente à quarante. Mais, aussi, pour les loueurs de bateaux de location (ou nolisiers) qui voient une section du Lot retiré de la liste des voies autorisées aux bateaux de location. Et, sauf le respect dû à une administration, le toilettage de l'arrêté du 25 octobre 2007 (bases réglementaires autant qu'erreurs géographiques) aurait pu être fait à cette occasion. Empiler les règles, pourquoi pas, mais ne faut-il pas faire le ménage de temps en temps ?
- **10** ° Du Lot, pour lequel **ARCAO** (Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie) informe que l'écluse de Clairac (47) est fermée pour quelques mois, passons sur la Baïse (sur le papier puisque la liaison est fermée depuis presque 5 ans). La Baïse est ouverte de la jonction avec le canal de Garonne à Buzet/Baïse (47) jusqu'à Valence/Baïse (32) Sur cette ancienne voie commerciale se découvrent le château d'Henri IV, le festival des menteries à Moncrabeau (47), les traces du passé des mousquetaires, la subtilité du floc de Gascogne, ... Il faut y aller.



La Baïse à Condom (32)

**Maxime du mois** : L'art d'être tantôt très audacieux et tantôt très prudent est l'art de réussir (*Napoléon I<sup>er</sup>*)

## Fluviactualités de ...

JUIN 2022

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1<sup>o</sup>** Laetitia **SAINT PAUL** à Saumur (49), Jean-François **PORTARRIEU** à Toulouse (31), Emmanuelle **MENARD** à Béziers (34) et le "dauphin" de Gisèle **BIEMOURET** – David **TAUPIAC** – à Condom (32). Quatre député(e)s; de sensibilités politiques différentes, réélu(e)s ou élu chacun(e)s dans leurs circonscriptions. Mais, un point commun, cependant : l'attention portée au cours de leurs mandats aux questions et problèmes de la navigation fluviale. Des professionnels de ce secteur économique peuvent en témoigner. Et si, plus ou, au moins, autant que les partis qui font, certes, rêver (ou enrager), c'était les personnes qui agissent qui faisaient la différence ?
- **2<sup>o</sup>** Le président de VNF s'est, donc, déplacé dans le Sud-ouest. Pas pour répondre aux quatre collectifs qui lui ont exprimé leurs doléances sur l'établissement qu'il préside, non. Laurent **HENART** est venu tout bonnement soutenir une candidate de son parti aux législatives. Avec réussite, d'ailleurs, mais de justesse compte tenu d'un écart de 211 voix (soit 0.4 % des exprimés). Ah, si le taux du péage que son établissement prélève sur le chiffre d'affaires des transporteurs professionnels était au même niveau !
- **3<sup>o</sup>** **QUALIFICATION DES EQUIPAGES** : la nouvelle réglementation, c'est compliqué. Déjà dans l'imbrication des règles avec, au code des transports modifié, des articles à numéros identiques; mais les uns classés R, les autres A, c'est-à-dire au RGPNI (règlement général de police de la navigation intérieure). Les anciens certificats de capacité; soit nationaux (PA, PB, PC), soit européens (voies d'eau du groupe A ou B); sont traités avec ambiguïté selon la partie du code qui en dispose. Les liens avec la navigation maritime sont équivoques. S'il y a des autorisations spécifiques pour les conducteurs sur les voies à caractère maritime, aucune voie n'est créée pour eux alors qu'il en existe pour les bateaux (zone 1). Pas plus que des tronçons de voies à risques spécifiques (Rhin excepté) alors qu'il en existe, en pratique, sur lesquels la présence de conducteurs maritimes (pilotes) est obligatoire (zones fluvio-maritimes). Chasses gardées pour les "maritimes" qui en excluent les "fluviaux" ? Et l'aptitude médicale aux fonctions de membre d'équipage doit être certifiée par un médecin "*disposant des qualifications professionnelles requises*". Requises et contrôlées par qui ? Mais peut être ne faut-il pas trop manifester d'impatience et que ça va venir ...
- **4<sup>o</sup>** Soyons concrets pour ceux concernés par ces changements. Et qui sont, d'abord, ceux qui détiennent un titre de conduite ou une attestation (passagers ou radar). Ensuite, ceux qui sont en situation d'en avoir prochainement (livret de service en cours de renseignement et/ou épreuves théoriques réussies). Enfin, ceux qui envisagent d'en faire leur métier. Fluviaconseil a conçu un [tableau](#) ne dépassant pas un certain seuil de complexité. Car le ministère des transports a ouvert un "portail" sur lequel il sera possible d'aller jusqu'au moindre détail de ce qui sera demandé par chaque particulier.
- **5<sup>o</sup>** Gare aux coûts d'exploitation, à la surcharge en travail et aux deux à la fois sur les bateaux à cabine (dits à hébergement). Dès le 1er janvier 2023 et du 1<sup>er</sup> jusqu'à 50<sup>e</sup> passager, les qualifications de l'équipage obligatoire à bord (conducteur et homme de pont). seront un conducteur, un expert en navigation avec passagers et deux "**porteurs d'appareil respiratoire**". A l'exploitant de se débrouiller pour répartir ces qualifications sur l'équipage. Et il n'y a eu aucune organisation professionnelle pour tempérer cette mesure ? Mais c'est vrai qu'il n'y en a qu'une ...



- **6 °** Est-il utile, cependant, de rappeler qu'un bateau ne doit avoir, obligatoirement, à bord que ce qui est porté sur son certificat de navigation dont la durée de validité est de 5 ans ? Que les **appareils respiratoires (bis)** ne sont obligatoires que sur les bateaux construits depuis le 31 décembre 2008, date à laquelle le référentiel technique européen s'est imposé. Qu'enfin, ils ne font pas partie des équipements dont l'absence met le bateau en situation de danger manifeste. Obliger à former et recruter du personnel d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2023 pour des équipements qu'il n'est pas obligatoire d'avoir à bord si le bateau date d'avant 2009, n'est-ce pas mettre la charrue avant les bœufs ? Mille excuses aux bœufs de les mêler à tout ceci.

- **7 °** Dans l'aventure de notre marinier, transporteur professionnel, qui est obligé d'occuper et payer un emplacement quasiment la moitié de l'année (saisonnalité de l'activité plus arrêt de la navigation lors du chômage du canal), il résulte que la zone sur laquelle il **conteste** (selon VNF) ou **négoce** (selon l'intéressé), le montant de la redevance n'a pas d'existence légale. Il y manque l'accord du maire de la commune. VNF ne respecterait, donc, pas la loi !? Passons sur l'indifférence de cette agence à l'avis de l'élu local (et, sans doute, de bien d'autres) et voyons ce qu'en dit sa direction. Eh bien, elle fait constater par un agent (assermenté) l'occupation sans titre. Lequel agent n'a pas constaté l'absence d'accord du maire obligatoire pour que la zone soit légale et puisse recevoir des occupants en longue durée. Quels intérêts sont derrière une telle partialité ?

- **8 °** Encore une (d'aventure !). Le Président de l'Association des Transporteurs Fluviaux du Midi (**ATFM**)

transporteur fluvial lui-même, est traîné en justice par VNF. Et condamné à 1 000 € d'amende plus 200 € de frais ; auxquels s'ajoute le montant de la redevance due augmenté de 100 %. Motif : occupation durant 8 mois consécutifs du domaine fluvial par son bateau de transport de marchandises sans avoir passé une Convention d'Occupation Temporaire (COT) et payé la redevance qui s'ensuit. Le constat (encore un) de cette occupation par un agent assermenté de VNF a été décisif dans la condamnation par le tribunal administratif, sourd aux dénégations du batelier. Il affirmait s'être déplacé plusieurs fois dans la période en question respectant, ainsi, l'impossibilité de



stationner plus de 30 jours au même endroit sans conclure une COT. Dégoûté de cette injustice, il réalise, alors, ce que son avocat ne connaissait pas, à savoir l'existence du cahier d'éclusier qui relève les passages des bateaux aux écluses. Il demande, alors, à consulter ce document, une première fois d'abord. Puis une deuxième. Sans résultats. En voilà une façon de traiter le contribuable qui peut s'interroger sur l'utilité d'un tel service public ? Finalement, l'intervention de la **CADA** (**commission d'accès aux documents administratifs**) a fait justice de cet abus. Que va-t-il, maintenant, découvrir dans ces documents ?

- **9 °** Prenons, d'une part, le repas "**au format XXL**" piloté par VNF le long du canal du Midi les 2 et 3 juillet. Le but étant de "*valoriser ce lieu d'exception auprès des habitants de la région Occitanie et des touristes*". Question : sans être, ni opposé à un brin de convivialité, ni connaître le coût de l'évènement, est-ce bien raisonnable ? Puisque, d'autre part, la France voit son déficit commercial se creuser de mois en mois et que la compensation de ce solde négatif par l'apport des touristes internationaux n'est pas connue. Compensation à connaître ailleurs que sur la Seine dont les bords sont déjà largement valorisés ce qui n'est pas le cas du canal du Midi. Enfin, constatons les résultats des législatives sur les 4 départements 11, 31, 34 et 81 où les 2/3 des 25 député(e)s élu(e)s sont inscrit(e)s aux deux extrémités de l'éventail parlementaire. Fluviaconseil laisse à chacun le soin de voir s'il y a un lien entre ces trois données. Mais financer une grande bouffe, façon village d'Astérix, alors que le "*lieu d'exception*" est une voie de circulation traversant un pays **(D'OC)** qui mérite largement d'être connu et parcouru, en particulier mais pas seulement, par des touristes à devises internationales ..., est-ce qu'il n'y a pas de quoi douter des décideurs ?

- **10 °** La "Tenace" était une ancienne péniche de transport de marchandises reconvertie en restaurant amarré en bord de Garonne. Ce n'était plus un bateau (qui se déplace) mais un établissement flottant (qui ne se déplace pas). Pour mieux comprendre la nuance, c'est la différence entre un "utilitaire" et un "Algeco". Puis la "Tenace" a coulé (photo), s'échouant sans raison(s) officiellement connue(s). Remise à flot et en état, elle vient d'être vendue et devrait, probablement, repartir pour une nouvelle vie, encore quelques années C'est pas du développement durable, ça ?



**Maxime du mois** : Le doge a ses chagrins, les gondoliers ont les leurs. (Voltaire)

## Fluviactualités de ...

**JUILLET 2022**

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- 1 ° Finalement, le déplacement du président de VNF à Toulouse, à la veille des législatives, n'était peut-être pas si déplacé que ça, puisque sa "protégée", élue députée, est, aujourd'hui, secrétaire d'État à la ruralité au ministère de la transition écologique. Et la circonscription de la députée **DOMINIQUE FAURE** est idéale, à la fois, "urbaine" aux portes de Toulouse (elle est vice-présidente de la métropole) et "rurale" avec des communes d'à peine plus de 1 000 habitants (certaines moins !). Le canal du Midi, de son propre aveu, est "*le fil conducteur de la circonscription*". Bel exercice en perspective pour mettre en évidence les potentialités d'un "vieux" canal (comme il y en a des milliers de kilomètres, en France) pour ralentir, voire stopper, l'assèchement du monde rural par les méga(tro)poles. Il y a urgence à engager des politiques publiques novatrices en matière d'aménagement du territoire par les voies d'eau. En tout cas, président Hénart, si c'était calculé ..., respect. Mais, on attend de voir.
- 2 ° Voilà une idée bien pédagogique d'initier des enfants à l'environnement et la culture par la navigation. Ceux-ci, d'une école de Villefranche de Lauragais (31), viennent de gagner un voyage en bateau offert par l'**A2CDM** (Association des Communes du Canal des Deux Mers). Le temps de la balade, ils auraient pu apprendre l'histoire de leur petite ville de 4 500 habitants et son lien avec le canal du Midi. Et découvrir comment le transport fluvial du blé des riches plaines lauragaises ou des coques de pastel du pays de Cocagne a marqué l'histoire de la région. Mais hélas, c'est vers la grande ville qu'ils ont dû se déplacer (en bus !), car l'opérateur public sollicité n'a pas su trouver, ailleurs, de bateau.
- 3 ° Encore le **CANAL DU MIDI**, voie publique dont la continuité entre Atlantique et le réseau européen des voies d'eau, sera interrompue, à Toulouse, pour presque la moitié de 2023. Durée que nulle autorité n'est, pour l'instant, capable de réduire en regroupant les divers travaux responsables de la coupure. Déjà, l'an dernier, en juillet, des travaux aux écluses avaient interrompu un transport de marchandises vers Bordeaux sur le canal de Garonne. Sur le canal de Loire, les plantes invasives et la ressource en eau s'y mettent aussi.

Port de Montech, vu côté Sud.
- 4 ° A un mois de l'évènement, n'oubliez pas de vous inscrire ([programme](#)) au rassemblement festif de bateaux organisé par l'**ANPEI** (Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures) du 19 au 21 août au PK 43 du canal de Garonne (ex latéral) à Montech (82), sur le site de la pente d'eau. Nombreux évènements prévus.
- 5 ° **Député(e)s qui venez de prendre vos marques** (et redoublants aussi), par pitié, soyez attentifs à ce que vous votez ou ratifiez. L'ordonnance du 19 avril 2017, transposant une directive européenne (2006/123/CE), a modifié le code de la propriété des personnes publiques. Et obligé à mettre aux enchères les attributions d'emplacement sur le domaine public. Désormais, sur le domaine public fluvial (DPF), les services de transport de passagers ou de marchandises doivent enchérir pour toute occupation supérieure à 30 jours continus. Y compris en l'absence d'activité faute de clients ! Alors que la directive précise, dès son article 2, qu' "*elle ne s'applique pas aux activités (de) services dans le domaine des transports, y compris les services portuaires*". La redevance systématique et poussée à la hausse, par la mise en concurrence, aggrave la fiscalité que subit le transport fluvial dans vos circonscriptions. Et entrave son développement alors que cette activité est déjà au régime concurrentiel sur des voies publiques ... comme les routes, mais pas aux mêmes coûts ... La découverte du pays par les voies d'eau n'est-elle pas une mine à creuser ?

- **6 °** S'il s'avère que VNF ne respecte pas la loi l'obligeant à avoir l'accord du maire pour créer les zones d'occupation du domaine public au-delà de 30 jours, zones rapportant moult redevances, cela serait anormal. Illégal même, répondrait, peut être, un juge s'il était saisi. Dans un cas déjà exposé, on attend, toujours, la réponse de VNF, réponse improbable vu le peu d'audace des élus municipaux sur ces questions. Mais, il y a mieux (si l'on peut dire). Pour pouvoir s'installer sur une telle zone, il faut conclure une convention (d'occupation temporaire ou COT) dont VNF use comme si c'était une autorisation. Alors que ce n'est pas tout à fait pareil, si les noms sont différents, il y a bien une raison. La convention est le résultat d'un accord négocié entre des parties (voir les conventions collectives), l'autorisation un acte d'autorité unilatéral répondant à une demande par "oui" (avec prescriptions, au besoin) ou "non". VNF use de sa COT comme une autorisation : à prendre ou à laisser sans discussions. Même quand l'emplacement ne suscite aucune concurrence. D'ailleurs, sur la mise en concurrence, voir brève précédente.

- **7 °** En naviguant vers Montech, si vous êtes "avalant" (venant de la Méditerranée) ou quand vous en repartirez, "montant", faites, donc, une halte au **QUAI DE LA FONTAINE** à Castelnau d'Estrefonds (PK 21). Le lieu a, aussi, de l'avenir pour les voyageurs fluviaux si le canal de Garonne était mieux entretenu. S'il ne l'est pas pour les marins d'eau douce qu'il le soit, au moins, pour l'emploi et les économies municipales qui aménagent les sites.



- **8 °** La Fluviaactualités de juin (brève n° 8) faisait état de ce professionnel condamné par un tribunal au profit de VNF, affirmant l'avoir vu occuper le domaine public pendant 8 mois consécutifs sans COT ni autorisation. Affirmation contestée par le batelier qui jurait s'être déplacé, à plusieurs reprises dans cette



André Ribo (à droite)  
au rendez-vous avec  
la conseillère  
"transports" de la  
ministre E. BORNE  
(octobre 2019)

période ; respectant ainsi l'obligation de ne pas stationner au même endroit plus de 30 jours. Réalisant, un peu tard, qu'un "cahier de l'éclusier" enregistre les passages des bateaux aux écluses, il a demandé à consulter ce document. Que l'établissement n'a pas daigné lui communiquer jusqu'à ce que, saisie par le batelier, la CADA (**COMMISSION D'ACCES AUX DOCUMENTS ADMINISTRATIFS**), par une injonction pressante, n'intime à VNF l'obligation de les lui fournir. Comme prévu, les passages de son bateau aux écluses y étaient bien enregistrés, apportant la preuve de ses déplacements. S'il faut en féliciter les éclusiers dont la conscience professionnelle diffère de celle de leurs hiérarchies, des questions se posent maintenant. Quelle est la responsabilité de l'agent qui a constaté – sous serment – une occupation incessante du lieu pendant 8 mois, contredite par les passages aux écluses enregistrés par son établissement ? Quelle est celle de l'établissement qui a fait condamner le professionnel en se basant sur ce constat ? VNF aurait-il été avisé de demander à la CADA l'accès au cahier de l'éclusier avant d'engager le contentieux .... ?

- **9 °** Du 16 au 18 septembre, c'est la **LOIRE, A SAUMUR** (49), qui sera en fête avec un [festi'Val de Loire](#). Voilà un fleuve bien courtoisé par les villes qu'il borde (Blois, Orléans, ...). A Saumur, outre le prestigieux Cadre noir qui fera son gala équestre, des bateaux "ligériens" évolueront sur le fleuve pendant qu'artisans, musiciens, danseurs, ..., animeront les berges. Bref, l'esprit guinguette qui témoigne du lien étroit des habitants d'un territoire avec le fleuve qui le baigne.



La Loire arrivant à Saumur.

- **10 °** Membres d'équipage de pont et, en particulier, conducteurs, repérez-vous dans le maquis des règles (d'équipage, de conformité technique du bateau ou de navigation) qui évoluent en permanence. Quel que soit votre permis professionnel et sur la presque totalité des bateaux de commerce, à partir du 30 septembre il faudra, avant d'appareiller, s'assurer de la présence en timonerie du [livre de bord](#) – registre officiel des trajets effectués par une construction flottante et son équipage – qu'il faudra, bien sûr, renseigner à chaque trajet. Sans oublier, bien sûr, les autres documents obligatoires (art A4241-33 du code des transports). Le nombre d'intervenants dans la "vie" de ce document (et la communication difficile dans notre univers numérisé) a incité Fluviaconseil à rassembler l'essentiel sur un court document de 2 pages.

**Maxime du mois** : Il faut pleurer les hommes à leur naissance, et non pas à leur mort. (Montesquieu)

## Fluviactualités d' ...

**AOUT 2022**

**... à L'ARRACHE-PIÈCE**

- 1 ° Le chaos et la barbarie ? Ce seraient, entre autres, une des conséquences, de la communication apocalyptique – privée (et parfois publique) – qui sévit depuis, au moins, trois ans : pandémie, guerres, crise énergétique, dérèglements climatiques ... Une preuve ? Sur le canal du Midi, **des gugusses bien équipés** et signant leur forfait "de l'eau pour l'irrigation" ont mis hors service deux écluses (Méditerranée et Domergue) et attaqué à la masse les moteurs d'une troisième (Laurens). Les hommes de terrain de VNF ont rétabli la situation assez rapidement, grâce leur en soit rendue. Si la signature est sincère, on peut comprendre que la restriction d'arrosage qui, sans l'interdire, ne l'autorise que de 20 h à 6 h, complique le travail des irrigants. Surtout ceux qui n'ont pas le télé-arrosage. Mais quel mépris des professionnels (ou plaisanciers) naviguant sur cette eau convoitée. Un accord entre les uns et les autres n'était-il pas faisable ? Qu'il s'agisse d'eau, de blé, d'électricité, d'hydrocarbures, ..., la panique qui accompagne la raréfaction des ressources et la dégradation de l'environnement engendre bien des aberrations. Attention à la peur des lendemains ; à large échelle, c'est contagieux. Et pas de vaccin contre.
- 2 ° La méconnaissance qui entoure l'univers fluvial est sidérante. Un [média](#) relatant l'incident ci-dessus titre : "(les écluses) *consomment une grande quantité d'eau qui pourrait profiter à l'irrigation*". Gros bêta, l'écluse, en service ou vandalisée, est innocente, **l'eau n'attend pas qu'on lui ouvre l'écluse pour passer**. Un céréalier, interviewé, en rajoute : "*à chaque fois qu'une écluse fonctionne, il y a l'équivalent d'un demi-hectare de culture d'été qui pourrait être arrosé*". A quoi servirait, alors, le gestionnaire de la voie qui connaît les réserves stockées pour satisfaire à toutes les demandes ? Et peut manœuvrer les vannes d'alimentation. La dernière des choses à faire est d'aller casser son outil de travail. Mariniers avez-vous une organisation professionnelle crédible pour équilibrer ces débats ? Ces querelles entre agriculteurs et transporteurs profitent à qui ?
- 3 ° Les 3 écluses ci-dessus sont, toutes, dans le département de l'Aude (11). Il a beau être traversé par le "joyau" – **CANAL DU MIDI** –, il n'en est pas moins l'avant-dernier département au classement du revenu fiscal moyen par habitant. Y aurait-il un lien, aussi ténu soit-il, avec les trois députés LREM sortis par trois RN ? Pareil, ou presque, en Lot-&-Garonne, 77° au même classement, où se trouve un autre joyau : la connexion entre un fleuve (Garonne), deux rivières (Lot et Baïse) et le canal des Deux Mers, intégré au réseau européen des voies fluviales. Connexion rompue depuis 2017, donc inopérante. Conséquence ? Un Lot en vase clos devenu rivière morte pour tout navigant venu d'ailleurs (plaisancier ou professionnel, français ou étranger). Et une économie, fluviale et touristique, en berne. La différence avec le 11 est que dans le 47, seuls deux députés LREM sur trois ont mordu la poussière face au RN. Le seul qui sauve son siège est celui de la circonscription du chef-lieu du département, loin du problème fluvial. Le centralisme français, c'est quelque chose ....
- 4 ° **Sécheresse et plantes invasives**. Canaux de Loire, de Garonne, de Berry, de Bourgogne, Baïse, Isle, Garonne, Loire, ..., navigations compliquées cet été. Après les bateaux, sera-ce aux cultures puis aux humains de disparaître ? Dans cette vision d'avenir, il faut féliciter l'UTI (unité territoriale d'itinéraire) VNF Val de Loire. Sans compenser la perte d'exploitation d'un bateau de transport de marchandises retardé (et pas que par les plantes), elle a pris la peine d'apporter des explications très détaillées au transporteur. En y ajoutant des excuses pour certains "excès de zèle" internes ... Enfin, un peu de savoir-vivre dans un monde à la dérive.



Portes décalées après "intervention" passage des bateaux sur l'eau et des piétons sur les portes impossible. (Photo : l'Indépendant)

# FETE DE LA PLAISANCE A MONTECH (82)

**Ou quand terriens et marins se rencontrent.**

Du 19 au 21 août, l'association nationale des plaisanciers en eaux intérieures (ANPEI) a organisé trois jours festifs inaugurés par le maire de Montech (*M. Moignard*) et ses adjointes (*Mmes Arakelian et Laurens*). Ainsi que par la représentante de la région Occitanie (*Mme Laveron*), et par celle du conseil départemental 82 (*Mme Sardeign*). Les Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie (ARCAO), invités, étaient aussi présents.



Après les discours de bienvenue s'est tenue la rituelle cérémonie de bénédiction des bateaux présents.



Chacun d'eux ayant son histoire. Ci-contre "Au fil de l'eau", aujourd'hui bateau de plaisance, mais anciennement bateau de commerce de transport de marchandises (*sur la coque, en bas à droite et de couleur claire, la marque d'enfoncement maximum autorisé à pleine charge*).



Le canal de Garonne (*ex latéral à la*) est l'objet d'une désaffection affligeante bien qu'il soit une partie du réseau européen des voies d'eau. Très peu entretenu, non relié, depuis 2017, à d'autres voies d'eau naturelles (Lot, Baïse, Tarn, ...), les bateaux de commerce l'abandonnent peu à peu. Et ceux de plaisance y sont de moins en moins nombreux.

Presque 30 avaient fait le déplacement sur le même évènement organisé, en 2021, à Marseillette (34). Cette année, ils n'étaient pas même 10. Mais les visiteurs terrestres sont venus à plus d'un millier, sur les trois jours, prouvant que le canal, le port et les bateaux avaient toute leur sympathie.



← Ici, un embarcadère installé à l'origine pour les bateaux de commerce (transport de passagers). Comme il n'y en a plus, il est investi par les bateaux de plaisance.

Exposition de 2 CV.



Repas sous les platanes.  
Au fond, la scène de spectacle

## L'animation était aussi à terre.

Spectacles.



Passage de bateaux.



Découvrir un pan de l'histoire de la région : l'usine de papier et le canal ont émergé dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, entre 1840 et 1860. L'usine a fermé en 1968. Le canal a été modernisé avec la création de la "pente d'eau" dans les années 1970. Les deux motrices bariolées, toutes proches, qui ont monté ou descendu les bateaux de commerce,

toutes ces années, "tiennent", posée sur un coin d'eau, une péniche qui se visite. Cinquante ans, seulement, ont suffi pour que le transport commercial disparaisse du canal.



*Félicitations à Christian et Marie-Odile pour l'organisation de ces journées. Elles ont fait se rencontrer des centaines de personnes de tous horizons sur le canal de Garonne.*



**Maxime du mois** : Où finissent les lois, la tyrannie commence. (W. PITT)

## Fluviactualités d' ...

**OCTOBRE 2022**

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1** ° L'occupation du domaine public fluvial est possible – et payante – si elle est compatible avec l'affectation de ce domaine à l'utilité publique (navigation, transport de l'eau, ...). Lorsque cette occupation a pour but "*l'exécution de travaux relatifs à une infrastructure de transport public ferroviaire ou guidé*", le gestionnaire de la voie peut dispenser l'occupant du paiement de la redevance. Actuellement, le problème se pose, très concrètement, dans une métropole. Mais pourquoi, le gestionnaire de la voie fluviale se priverait-il d'une recette pour avantager le ferroviaire ? L'économie fluviale à laquelle participent les gestionnaires de voies d'eau n'est-elle pas déjà suffisamment maltraitée ? Et le ferroviaire va-t-il faire en sorte que ses travaux n'interdisent pas le trafic fluvial pendant leur durée ? L'État ne peut-il faire un geste, comme pour le transport aérien en matière de taxe carbone, en faveur des voies d'eau et ferroviaires ?
- **2** ° Fluviaconseil est tombé sur une curiosité juridique : une **contravention de grande voirie** dirigée contre un transporteur professionnel. Motif : son bateau, en stationnement, occupe "*sans droit ni titre*" (c'est-à-dire sans COT ou convention d'occupation temporaire) une "*zone de stationnement autorisé*". Une COT est un contrat entre l'occupant d'un lieu et son propriétaire public (ou son représentant). Un œil non-averti ne voit pas, instantanément, ce qui fait problème alors qu'un professionnel du droit voit, immédiatement, la contradiction. Si le stationnement est autorisé (ou libre), aucune convention n'est nécessaire. Alors que s'il est réglementé, un règlement s'impose et, dans notre cas, une COT est à conclure entre les deux parties. Stationner dans une zone libre sans avoir conclu une COT n'est pas une infraction ; à plus forte raison, pour un bateau de commerce qui n'occupe pas le domaine public mais y circule ou stationne seulement. Et voilà comment un travail d'amateur met en péril des entreprises. Ceci dit, l'amateurisme peut remonter loin : qui a décidé que stationner ou occuper étaient identiques ?
- **3** ° Dans la même métropole qu'en brève 1, les élus (et leurs services techniques) "offrent" aux marins d'un canal une interruption de la navigation pour au moins le quart de l'année 2023 et, sans doute, plus. L'objectif étant de remettre en état les berges ci-contre. Après deux ans de pandémie, les confinements, la guerre près d'ici et l'envolée des prix qui l'accompagne, en particulier, des hydrocarbures était-il nécessaire d'ajouter une pareille punition ? Le club économique "**TOULOUSE AU FIL DE L'O**" s'est fendu d'une **lettre** à diverses autorités dans le fol espoir que quelqu'un puisse faire quelque chose. 
- **4** ° Bis repetita placent (*les choses répétées, redemandées, plaisent*). A nouveau, la CADA (**commission d'accès aux documents administratifs**) a dû intervenir pour que VNF Sud-ouest reconnaisse ne pas détenir une pièce **légalement obligatoire**. A savoir, l'accord du maire d'une commune pour instaurer une zone de stationnement supérieure à 30 jours. Lesquelles zones rapportent de juteuses redevances à peu de frais. VNF se financerait, donc, avec des zones illégalement installées ?
- **5** ° Félicitations à **FLORENCE BEZY** (à dr. Sur la photo), chevalier (e ?) dans l'ordre du Mérite Maritime qui est, aussi, présidente de l'Union des Armateurs du Grand Ouest (UAGO) et, professionnellement, "chief manager" de Flots Formation. Nul doute qu'elle ait, un jour, la médaille du Mérite Fluvial si elle est créée. La remise de médaille a eu lieu à la "Maison du Fleuve" à Camblanes & Meynac (33) en présence de nombreuses 

- **6 ° ÉQUIPAGES** ; Le passage à la réglementation européenne d'avril 2022 oblige à des autorisations supplémentaires qui s'ajoutent à l'une des trois autorisations générales de conduite professionnelle (certificat de qualification, de capacité groupe A et B et de capacité de catégorie PA, PB et PC). Ces autorisations touchent, en particulier, les zones à risques spécifiques et les voies à caractère maritime. Pour les zones à risques spécifiques, telles que les zones soumises à l'influence de la marée où le pilotage (maritime) est obligatoire (zones fluvio-maritimes), aucune autre que le Rhin n'est définie. Et pas plus pour les voies à caractère maritime bien que l'équivalent existe en matière de réglementation technique des bateaux (zone 1). Est-ce à dire que toutes les voies d'eau intérieures sont ouvertes aux titulaires du seul certificat de qualification de l'Union ? Toutes, non. Pas celles en aval de la limite transversale de la mer ou à l'intérieur du périmètre d'une station de pilotage. Dans ces zones, les pilotes maritimes continuent, donc, à avoir la main sur la barre des bateaux (fluviaux). Et, dans le portefeuille de leurs exploitants, diront les mauvaises langues, puisque la mission de service public accomplie par le syndicat professionnel des pilotes est payante.



- **7 °** Cette péniche avait, déjà, connu un "coup de mou" l'été 2020 mais elle l'avait surmontée et s'était remise à flot en octobre. Finalement, presque deux ans plus tard, elle sombre et est abandonnée ([Voix du Midi](#)). Et VNF indique ne pas connaître son propriétaire. Tiens donc, il occupe le domaine sans COT (convention d'occupation temporaire) ? Pourtant, pas loin de ce bateau, s'en trouve un autre d'un **marinier (professionnel)** qui a osé demander à VNF des explications sur la zone, légalement douteuse, sur laquelle il est installé et paye une redevance. Résultat : VNF le traîne devant le tribunal et double sa redevance sans lui apporter d'explications. Moralité ? aucune. En décidant de qui il poursuit et de qui il se désintéresse, VNF fait savoir son désir que disparaissent tous les bateaux du canal.

- **8 °** Il y a comme des "**discordances**" entre services de sécurité fluviale à propos du certificat de capacité de catégorie PC (permis professionnel national de conduire un bateau de transport de marchandises de moins de 20 mètres de long). Pour les épreuves d'admission, certains services exigent des candidats plus de 300 jours d'expérience professionnelle. D'autres n'en demandent pas, d'autres, enfin, ne savent pas. Toujours prêt à se rendre utile, Fluviaconseil signale que la réforme du début de cette année n'a rien changé et qu'aucune expérience professionnelle n'est demandée pour se présenter aux épreuves, théorique et pratique. La capacité à conduire un tel bateau est appréciée le jour de l'épreuve pratique et si le candidat n'a pas une expérience professionnelle suffisante, ce sera vite vu. Il est vrai que le formulaire d'inscription impose de joindre une "*attestation relative au temps de navigation ou livret de service*". Mais cette obligation ne vaudrait que pour l'inscription au certificat de qualification (européen), pas pour le certificat de capacité de catégorie PC (national). Hélas, ce n'est, officiellement, écrit nulle part, il faut lire entre les lignes.

- **9 °** Déjà, payer un péage pour l'utilisation d'une voie publique fluviale sans avoir la possibilité de choisir une voie gratuite, comme sur les routes, est une injustice flagrante. D'autant que **l'utilité publique d'un canal**, sa raison d'être, est la navigation. Mais, y ajouter, en plus pour les transporteurs, une fiscalité supplémentaire par la redevance pour l'occupation du domaine public fluvial est un comble. Et une ignorance de la richesse en voies fluviales de notre pays et de l'attractivité touristique qu'elles pourraient exercer. Sauf que les "décideurs" ne voient que la Seine, navigable toute l'année, et Paris. Élus du reste du pays, quand vous intéresserez-vous à vos voies d'eau ?

- **10 °** C'est un beau site sur le **LOT**. Mais impossible d'y aller en bateau si l'on n'est pas déjà sur la rivière car la liaison avec la voie européenne du canal des Deux Mers est fermée. Ceci pour des raisons multiples et, surtout, un désaccord entre VNF – agence de l'État – et le conseil départemental de Lot-&-Garonne. Dommage, un cours d'histoire et de géographie à ciel ouvert, perdu. Et une merveille, mi naturelle, mi artificielle, méconnue. Et une invitation à connaître notre pays gâchée ....



Trentels (47)  
(de g. à dr.) Le château, l'écluse, le moulin fortifié, le barrage et les falaises du Lot à Lustrac.

**Maxime du mois** : Qui aime l'iniquité appelle l'infortune (**Jitsu-go-kiyô**)

## *Fluviactualités d' ...*

**OCTOBRE 2022 bis (\*)**

*... à L'ARRACHE-PIÈCE*

**(\*) Les actualités du mois précédent (septembre) ont été, par erreur, datées octobre. D'où le "bis".**

- **1** ° Un décret du 4 octobre accorde des **aides publiques** à la trésorerie pour les entreprises de pêche et il faut se féliciter de ce soutien aux marins-pêcheurs français. Quoiqu'elles puissent apparaître comme une distorsion aux règles de la concurrence qui favoriseraient les professionnels maritimes français, elles sont rendues possibles par les articles 107 et 108 du **TFUE** (traité sur le fonctionnement de l'Union européenne). Or, le même traité prévoit dans son article 94 que "**Toute mesure dans le domaine des prix et conditions de transport, prise dans le cadre des traités, doit tenir compte de la situation économique des transporteurs.**" Tiens, donc ! Mais alors pourquoi VNF fixe t'il d'autorité des tarifs d'occupation du domaine public fluvial (DPF) imposé uniformément à tous les transporteurs, sans distinction de situation économique ? Et sans discussion possible sous couvert de "convention" supposé être un accord "convenu" entre deux parties ?
- **2** ° Et à propos de concurrence, une des nombreuses questions qui se posent pour l'occupation du DPF porte sur les conditions d'attribution des places. Ainsi que sur la "transparence" du fonctionnement de l'autorité qui les attribue. Le domaine des zones mixtes qui connaissent un trafic fluvial comme maritime est aussi concerné puisque le domaine public y est bien fluvial. Pour sa part, VNF qui s'est déjà vu poser cette question n'a pas apporté de réponse.
- **3** ° Le club économique **TOULOUSE AU FIL DE L'O** (TFO) continue d'affirmer son opposition à la fermeture complète à la navigation de la voie européenne canal des Deux Mers pour la moitié du 1<sup>er</sup> semestre 2023. Car ceux qui demandent cette mesure n'ont aucune idée de son impact. Des élus du département 31, son office du tourisme ont émis des réserves auprès du préfet. Le DG de VNF s'est, même, fendu d'une visio-conférence avec TFO entouré d'autres partenaires (collectifs de plaisanciers, chambre de commerce, bateaux de commerce (restauration et à cabines), loueur, éditeur de cartes fluviales). Mais la substitution à la fermeture par une signalisation n'a pas été évoquée. Le comble c'est que les travaux de réfection des berges effondrées sont impératifs en raison du passage incessant de plusieurs milliers de véhicules par jour sur la route installée sur le domaine public fluvial (ancien chemin de halage). Que d'agitation alors que la règle autorisant l'interruption de la navigation est parfaitement claire : c'est 10 jours en cas de travaux de maintenance et pas plus, exceptés pour évènements climatiques. C'est ainsi qu'en dispose un décret de 2012 rappelé dans le RPP (règlement particulier de police) du même canal sous la responsabilité de l'Etat. Ce **décret** signé par le 1<sup>er</sup> ministre d'alors (J-M. AYRAUT) ne serait, donc, pas respecté. Faut-il en conclure que la continuité des politiques publiques n'étant pas garantie, il n'y a aucune raison pour que la continuité d'une voie fluviale publique le soit ? Ou l'inverse ? Mais dans quel pays vivons-nous ?
- **4** ° L'organisation patronale **E2F** (Entreprises Fluviales de France) est le 4e organisme de formation agréé pour la navigation intérieure et la formation à la qualification d'homme de pont et la conduite au radar. Espérons qu'elle sera plus perspicace que dans sa fiche "expert" (!) de mai. Dans ce document sur de nouvelles règles, elle se réfère à un règlement relatif à l'équipage des bateaux de commerce abrogé par ces nouvelles règles. Savoir conduire un bateau ne suffit plus aujourd'hui, il faut, aussi, savoir lire ..., bien lire.



- **5 °** Le **livret de service** qui détaille les antécédents professionnels (jours de navigation, trajets effectués, ...) de son titulaire existe sous 3 formes : le livret tout court, le livret combiné et le livret du conducteur. Le premier est établi à toute personne sans qualification aucune dès le départ et qui veut faire son parcours professionnel dans la navigation intérieure. Le livret combiné a la même fonction mais il s'y ajoute les mentions des certificats de qualification de membre d'équipage de pont (voir Fluviaactualités - sept 2021 – brève n° 9) donc au professionnel déjà qualifié dans la nouvelle qualification européenne. Quant à celui du conducteur qui, lui, possède le certificat de qualification de l'Union, il est nécessaire lorsqu'il postule à la conduite, soit de gros convois, soit de bateaux propulsés au GNL. Un livret de service est dit "actif" quand il est ouvert à l'enregistrement des données. Le livret de service délivré à un conducteur avant le 14 mai 2022 reste valable jusqu'à sa date d'expiration, ou au plus tard jusqu'au 17 janvier 2032. Attention : ces livrets doivent être remplis en cohérence avec le livre de bord. Reste à voir que vont devenir ces dispositions passées à la moulinette de la "mécanisation numérique" (généralisation de l'informatique). Encore une distance supplémentaire ajoutée entre le citoyen et l'administration ?

- **6 °** Ce bourrelet, au loin, sur le fleuve le plus long de France – la **LOIRE** – qui cache les maisons est une "levée". Sa construction plus que millénaire a pour but de contenir les eaux de crue qui sont, ainsi, canalisées. Cet ouvrage qui appartient à l'État va être mis à disposition gratuitement des collectivités territoriales. En clair, elles seront chargées de leur entretien, conséquence de l'impôt GEMAPI (voir l'avis de taxe foncière pour ceux qui y sont soumis). Et cela soulève quelques émois chez certains élus qui craignent la disproportion entre les charges et la densité de leur population.

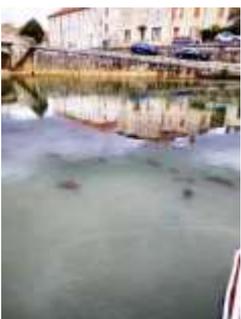


- **7 °** Frémissement du transport fluvial de marchandises dans le Sud-ouest où la péniche "Tourmente" a transporté sur plus de 100 km, trente tonnes, dont une partie alimentaire, sur le canal de Garonne entre Damazan (47) et Bordeaux (33). Encouragée par des élus de la communauté de communes du confluent (Garonne et Lot) et de la métropole bordelaise, la société **BIOCOOP** a choisi le transport fluvial pour ses produits. Le collectif "Garonne fertile" est, aussi, partie prenante. Une chaîne de distribution est, peut être, en train de naître à l'instar de celle créée voici 25 ans par "Remises à Flots", réseau de distribution reliant producteurs, transporteurs fluviaux et consommateurs finals entre le nord et le sud du pays.

- **8 °** C'est à la bien nommée Maison du Fleuve à Camblanes et Meynac (33) que se tient, le **10 novembre à 9 h**, l'assemblée générale de l'**UAGO** (Union des Armateurs du Grand Ouest) d'inspiration maritime comme semble l'indiquer son nom mais composée exclusivement d'opérateurs fluviaux. Un armateur est, d'abord, un financier qui équipe (ou arme) un bâtiment en vue d'une opération commerciale alors que nos "armateurs" exploitent directement un bateau. Bateau qui, chez les armateurs, se dit "navire".

- **9 °** Excellente initiative du **SYNDICAT MIXTE POUR REMISE EN NAVIGABILITE DU TARN**. Il organise, le 15 novembre, des ateliers thématiques en vue de la prochaine remise en service de l'écluse de Villemur-sur-Tarn (31) occupée, jusqu'à présent, par une turbine. Les travaux de son déplacement et de remise en état de l'écluse ont été financés conjointement par le conseil départemental de Haute-Garonne et la communauté de communes du Val d'Aigo. L'exploitant de la turbine a même mis la main à la poche, chapeau ! L'association ARCAO (**Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie**) qui est invitée ne manquera pas d'apporter sa connaissance de la navigation fluviale.

- **10 °** Ces trainées sombres au milieu et en bas de la photo sont des algues qui envahissent les eaux d'un port historique dans le Gers (32) ..., et qui bloquent la turbine d'un bateau de transport de passagers sur la rivière Baïse. Rivière qui, avant la fermeture de son accès à Garonne pour cause d'écluse polluée aux hydrocarbures, permettait de relier le Gers au Lot-&-Garonne (vieille histoire). Ces algues comme ce lambeau de domaine public fluvial qui est à la dérive sur un canal ou la rupture de continuité d'un réseau témoignent du peu de considération apportée par les autorités publiques à l'entretien des voies d'eau, tout aussi publiques. Et des **difficultés des navigants** – professionnels ou plaisanciers – qui y circulent.



**Maxime du mois** : La connaissance vient, mais la sagesse traîne. (*Tennyson*)

## Fluviactualités de ...

**NOVEMBRE 2022**

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1** ° Depuis 30 ans, au moins, les différentes politiques publiques du transport fluvial des divers gouvernements ont progressivement conduit à diviser le pays en deux. Au nord et à l'est il y a, principalement, du transport de marchandises, au sud et à l'ouest, de passagers. Passagers déconsidérés au motif que ce sont des touristes. D'ailleurs, leurs transporteurs sont qualifiés "**plaisancier professionnel**" par l'agence de l'État, principal gestionnaire de voies d'eau. Pourtant, qu'ils transportent des passagers ou des marchandises, les équipages des bateaux, sont soumis aux mêmes obligations de qualification. Mais, à ce jour, les conséquences de ces politiques font que les seuls centres de formation agréés, au nombre de quatre, sont, pour deux d'entre eux, l'un public, l'autre privé, en Ile-de-France. Et les deux autres – publics – en régions Grand Est et Auvergne – Rhône – Alpes. Qu'il est loin le temps où l'on pensait à l'aménagement du territoire.
- **2** ° D'ici un mois, le 1<sup>er</sup> janvier 2023, les bateaux à hébergement – dits bateaux à cabine (péniches hôtels ou paquebots fluviaux) devront avoir **obligatoirement** intégré dans leurs équipages des personnels qualifiés "**porteurs d'appareils respiratoires individuels**". L'échéance est proche et, pourtant, nul ne sait, encore, comment s'obtient cette qualification qui nécessite le suivi d'un stage dans un centre de formation agréé.
- **3** ° L'obligation ci-dessus, pourrait être une catastrophe pour les petites entreprises de transport fluvial de passagers dont le bateau est au **standard Freyssinet** (longueur 38,50 – largeur 5 m). Standard lié à l'histoire du transport fluvial français. Et dont les péniches sont devenues un patrimoine depuis la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui, en transport de passagers, elles ne peuvent en héberger, réglementairement (et matériellement vu la surface disponible), que douze. Mais, la flotte entière transporte, depuis des années, des milliers de passagers pour des croisières sur les milliers de kilomètres de canaux de notre douce France. Voici, donc, des professionnels obligés de recalculer leurs coûts d'exploitation avec un équipage composé, au pire, d'un conducteur et de son homme de pont. Plus, un expert "navigation avec passagers" et deux porteurs d'appareil respiratoire individuels (ARI) à acheter (et à entretenir). Avec, si possible, un personnel de bord pour chouchouter des passagers en croisière, ne l'oublions pas. Passagers au nombre de douze maximum pour six cabines. Quel(s) esprit(s) fumeux à (ont) bien pu imaginer ce type de norme européenne sans penser à l'adapter aux particularités nationales ... ?
- **4** ° La prestation de service ci-dessus est un nouveau modèle économique de transport fluvial. Douze passagers avec, dans le pire des cas, cinq membres d'équipage soit dix-sept personnes, en croisière quelques jours, sur une surface utile de 150 m<sup>2</sup> environ ...!!! Ce modèle est imposé par des agents publics au revenu garanti à vie (on s'en rejouit pour eux) mais qui ignorent totalement la loi du marché et les risques de la "libre"-entreprise. Voici, donc, des artisans soumis aux règles de l'**économie libérale**, veillés par des agents qui agissent en **économie administrée**. Cherchez l'erreur ! Et pas bienveillante, la veille. Tout utilisateur du domaine public fluvial qui regimbe devant le coût fiscal d'utilisation de la voie d'eau (péage, redevance, droits d'escale, ...) se fait, ipso-facto, traîner devant un tribunal. Quelle ambiance pour le touriste étranger en croisière fluviale.
- **5** ° A l'assemblée générale de l'**UAGO**, (Union des Armateurs du Grand Ouest), Bordeaux Métropole (BM) – invitée – a eu la riche idée de présenter quelques ajouts au règlement d'utilisation des équipements fluviaux (embarcadères, rampe de mise à l'eau, ...). Ce n'est pas



LA TORTUE - 1895



encore une consultation officielle des utilisateurs, qui payent, tout de même, l'usage de ces équipements mais leur en parler est, déjà, un bon point. Une clairvoyance appréciée par le collectif qui estime ce règlement encore perfectible et félicite, en parallèle, BM sur les projets d'extensions à venir. Parions que les marins fluviaux et maritimes, partenaires de Bordeaux et de son grand port vont refaire de ce lieu un grand port de commerce. Celui des esclaves en moins..., donc la moralité en plus.

- 6° "Aucun droit d'aucune nature ne peut être consenti s'il fait obstacle au respect de l'utilisation conforme à l'affectation à l'utilité publique du domaine public fluvial" dit la loi. Pourtant, l'État consent à VNF le droit de percevoir, sur des marinières, des redevances d'occupation de ce domaine. Y compris lorsqu'ils n'occupent pas leur emplacement parce qu'ils travaillent à transporter des personnes. Et y compris lorsqu'ils ne travaillent pas et occupent leur emplacement faute de pouvoir travailler (fin de saison, chômage des canaux, ...). Pourtant un transporteur qui navigue sur un canal – creusé pour le transport fluvial – est bien en conformité avec son utilité publique. Donc, en taxant et sur-taxant ces professionnels, VNF ne respecte pas la loi puisque les usagers utilisent la voie conformément "à l'affectation à l'utilité publique du domaine public fluvial". Idem avec les plaisanciers. Est-ce qu'il ne serait pas plus bénéfique au pays, au lieu de changer de modèle économique comme mentionné en brève n° 4, de changer, plutôt, de modèle d'administration ?

- 7° **Le CANAL DU MIDI est maudit**, qu'on se le dise. Les administrations de l'État en ont fait un sanctuaire patrimonial intouchable. Le gestionnaire de la voie est composé d'hommes de terrain et de métier qui pensent et agissent "infrastructure de transport" et d'un encadrement orienté "patrimoine immobilier" et gestion de rente foncière. Les élus locaux sont dépassés par l'avalanche de lois, règlements et normes et leurs services ne veulent surtout pas s'intéresser au fluvial (trop compliqué !). Quant aux plaisanciers et transporteurs professionnels, ils sont pris à la gorge et payent quand ils y circulent comme quand ils s'y arrêtent.

- 8° Mais **PIERRE-PAUL RIQUET** restera, encore, pour longtemps dans les mémoires. En témoigne cet hommage rendu par l'**A2CDM** (association des communes du canal des Deux Mers) pour le 342<sup>e</sup> anniversaire de son décès. Et son œuvre continue toujours de fasciner. Robert **MORNET**, par exemple, qui, avant de nous quitter voici peu, a reconstitué une barque de poste (chevaux-vapeur à la place des chevaux de halage), transport en commun fluvial du début des années 1800. Embarcation qui, au 21<sup>e</sup> siècle, n'a pu obtenir un certificat de navigation de bateau de commerce en raison de sa non-conformité aux normes actuelles. A la place, il a eu certificat de bateau de plaisance.



Photo : Le petit journal

- 9° **Livrer les marchandises par transport fluvial à l'intérieur d'une métropole**, en voilà une idée qu'elle serait bonne ! Des 21 métropoles françaises (au sens administratif) embouteillées de voitures, quasiment les trois-quarts sont baignées par un fleuve, une rivière ou un canal. Qu'attend t'on pour organiser la filière avec des vélos-cargos ? A Toulouse, l'idée est dans l'air depuis plus d'un an ([ici](#)). Mais bon, à Toulouse, cela ne gêne pas la métropole de laisser son canal fermé à la navigation pendant la moitié d'une année.

- 10° Le Tarn, affluent de la Garonne, continue d'être rendu à la navigation. Et c'est à Villemur-sur-Tarn (31) où avec l'aide du **CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-GARONNE** et de la **COMMUNAUTE DE COMMUNES DU VAL D'AÏGO** qu'une écluse débarrassée de sa turbine vient d'être remise en service. Le 15 novembre, trois ateliers ont permis à tous les acteurs intéressés à ce projet (collectivités, offices de tourisme, agriculteurs, habitants, ...) de s'exprimer. Les Amis des rivières et canaux d'Aquitaine et d'Occitanie (**ARCAO**) ont apporté leurs précieuses connaissances de la navigation fluviale. Certes, l'écluse remise en service ne libère que 7 kilomètres. Mais, un jour, sûrement, le Tarn sera parcouru, en totalité, du musée de Toulouse-Lautrec (Albi) à celui d'Ingres (Montauban) ...



La turbine sortie de l'écluse



L'écluse, porte amont ouverte

\* \* \*

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.**

✉ [naviguervers@fluviaconseil.fr](mailto:naviguervers@fluviaconseil.fr) - ☎ + (33) 7 87 61 47 05

**BONNE FIN D'ANNEE ET A L'ANNEE PROCHAINE.**

(si vous le voulez bien)