

**Maxime du mois** : Où règne la justice, c'est à la liberté d'obéir (J. Montgomery)

## Fluviactualités de ...

### FEVRIER - MARS 2024

... à L'ARRACHE-PIÈCE

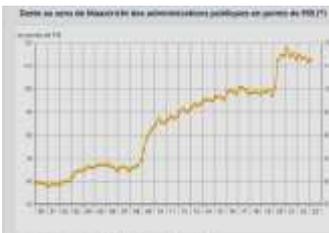
- ❖ 1<sup>o</sup> **Sans vouloir en rajouter** (voir 1<sup>ère</sup> [Fluviactualités](#) 2024), cette grève à la SNCF, épargnant les vacanciers aux sports d'hiver partant d'Île-de-France vers les Alpes, confirme un des ressorts de la révolte des agriculteurs du Sud et de l'Ouest. Montant les premiers au créneau pour faire entendre leurs difficiles conditions de vie. Relions cela aux origines géographiques des principaux membres de l'actuel gouvernement. Ajoutons, l'historique des autoroutes construites dans le sens des aiguilles d'une montre : du Nord (autoroute A1) vers l'Est (autoroute A4) puis vers le Sud et la Côte d'Azur (autoroutes A6 et A7). Est-ce que cela n'introduit pas un léger doute sur la volonté affichée d'aménager équitablement le territoire de la République ?

Qui expliquerait que des territoires, situés aux "mauvais" endroits, soient invités à se débrouiller, seuls, avec leur patrimoine fluvial ? N'y aurait-il pas, dans le tréfonds du cerveau des dirigeants successifs du pays, comme une vague nostalgie de Clovis, premier roi des Francs ? Bon d'accord, Dominique **FAURE**, élue, (entre autres mandats), de la métropole toulousaine (au sud du pays) retrouve ses délégations auprès des ministres de l'intérieur et de la transition écologique pour être en charge des collectivités territoriales et de la ruralité. La promesse faite en 2023 d'une consultation sur le canal du Midi sera-t-elle tenue cette année ?



D. Faure à la Guerche-sur l'Aubois (Cher)  
Photo : Le Berry Républicain

- ❖ 2<sup>o</sup> Certes, il n'est pas raisonnablement possible de soutenir toutes les demandes vu la progression de la [dette publique](#). Ce serait une vraie performance que de diminuer cette dette pendant la durée d'un mandat en réussissant, ensuite, la réélection et sans avoir augmenté la pression fiscale !! Et en allégeant même les charges sur le [transport fluvial](#). Que, pour la plaisance, des voies d'eau soient traitées comme des [stations de ski](#) confiées aux communes et à leur groupement, passe encore. Mais le transport fluvial nécessite une continuité du cours d'eau. Est-ce trop demander que là où il reste encore du transport fluvial potentiel, l'État veille à ne pas abandonner la voie publique ?



- ❖ 3<sup>o</sup> Le poids des normes supporté, tant par les travailleurs de la terre que par les travailleurs sur l'eau (pour les bateaux, les équipages, ...), n'arrange rien. Au Sud comme à l'Ouest, les transporteurs professionnels qui naviguent sur une voie considérée "secondaire" par l'État sont soumis aux mêmes normes aussi coûteuses à mettre en œuvre qu'ailleurs. Mais, ils ne peuvent travailler que saisonnièrement du fait des fermetures régulières de la voie "secondaire". **L'équilibre de l'activité** est plus fragile et difficile à maintenir que sur des voies d'eau "principales". A quelles normes sont soumises les personnes à l'origine de ces normes ?

- ❖ 4<sup>o</sup> Et pendant ce temps, le canal des Deux-Mers (C2DM) prend des [airs de Bérézina](#) ... Bateaux de plaisance à vendre à foisons (voir Le Bon Coin), bateaux de commerce commercialement en difficulté, voire en liquidation, péniches d'hôte asséchées par les redevances disproportionnées au regard de leur chiffre d'affaire, départ, sur la Charente, d'une base de location de bateau de plaisance (Locaboat à Agen - 47), abandon du canal et de la Garonne en Gironde pour s'orienter vers la Dordogne et l'estuaire, fermeture de l'accès au réseau européen pour le Lot, à quand celle de la Baïse, ...? Et VNF, à contre-courant, annonce, pour janvier 2025, ses assises du tourisme fluvial en Lot-&-Garonne. Des assises ? Si c'est pour condamner à disparaître tout ce qui navigue dessus, c'est déjà en marche. En tout cas, pour le lieu de tenue de ces assises, le siège de Locaboat à Agen s'impose comme un symbole du rapport de VNF avec les navigants.

❖ **5 °** Marins confirmés ou débutants, ne perdez pas de vue que circuler, stationner ou, carrément, occuper à titre privé un plan d'eau, c'est, d'abord, être sur un domaine. L'eau, certes, n'appartient à personne mais s'y poser n'est pas être en apesanteur. Le foncier appartient, toujours, à un propriétaire, fût-il public. Vincent MELGOSO de **FLUVIA CONSEIL** détaillera tout ce qui en découle **mercredi 13 mars à Bordeaux à partir de 18 h 30** sur le bien nommé "Burdigala".....

❖ **6 °** Devant le silence des régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine pour prendre en main l'avenir du canal des Deux-Mers, l'État envisage, maintenant, de saucissonner cette voie au "bénéfice" des 8 départements qu'elle traverse. Rien de bien neuf puisque cela a déjà été fait, dans le passé, pour le **CANAL DE BERRY** transféré aux communes. Une soixantaine d'années plus tard, un des moins pires résultats, est visible sur la photo ci-contre. Le "miroir" est loin d'être limpide mais, en d'autres lieux, le tracé même du canal a disparu. Malgré tout, il lui reste bien des défenseurs telle l'ARÉCABE (association pour la réouverture du canal de Berry). Ami(e)s du canal des Deux-Mers, observez bien la photo, vous y verrez l'avenir que les décideurs publics préparent à ce canal .... Riquet, réveille-toi !!



❖ **7 °** L'AG de l'**A2CDM** (Association des Communes du Canal des Deux-Mers) a connu un peu de houle lorsque la présidente de l'association a abordé certaines légèretés de VNF en matière d'entretien. Propos qui a fait bondir son directeur territorial dans une tentative de défense de l'établissement public. Défense emportée par des représentants de collectivités territoriales validant l'analyse de la présidente. Il a été rappelé, par exemple, une demande de survol du canal par un câble – rien que le câble – d'un dispositif "accrobranche" que VNF prétendait taxer pour occupation du DPF (domaine public fluvial) à plus de 3 000 € mensuels (40 000 € l'an) ...!! Exigence reconnue tellement abusive que le dossier était remonté au siège national de l'établissement. Où il dormait ..., une habitude trop répandue dans certaines administrations. Parmi les parlementaires présents (un député – Esquenet (31) – et deux sénateurs – Chatillon (31) et Lévi (82)) – ce dernier a proposé sa médiation pour réveiller l'(es) endormi(s).

❖ **8 ° Nouvelles de la réglementation** en vrac : (1°) Le transport fluvial serait-il, enfin, reconnu comme un domaine "pointu" exigeant des spécialistes comme dans le transport aérien. ; voilà qu'une gendarmerie des [voies navigables](#) vient d'être créée et des infractions et [sanctions](#) logiquement définies. (2°) Les personnels de terrain ne sont pas oubliés avec la [création d'un corps](#) des personnels d'exploitation de Voies navigables de France. (3°) Le passage des examens peut se faire sur un simulateur mais il faut qu'il soit agréé, en [voici](#) un des premiers. Les transporteurs fluviaux vont-ils suivre le mouvement de modernisation et se doter d'organisations professionnelles plus offensives dans la défense de leur profession ?

❖ **9 ° Équipages** : Pour s'y retrouver dans le méli-mélo des titres de conduite, il faut retenir que les nouvelles appellations de ces qualifications sont regroupées sous le terme "certificat de qualification de l'Union". Terme ne s'appliquant pas qu'au seul conducteur puisque tout membre d'équipage de pont (matelot, timonier, ... etc) peut en être titulaire. Fluviaconseil reviendra, régulièrement, sur ces questions.

❖ **10 °** Conduire un **Viking** (le "Jari") **sur le Rhin** n'est pas encore possible à un conducteur titulaire d'un "certificat de qualification de l'Union". Le Rhin, voie d'eau internationale, est placé (si l'on peut dire) sous le régime de la convention de Mannheim, signée en 1868. Et les règles de navigation qui s'y appliquent sont du ressort de la Commission Centrale pour la Navigation sur le Rhin (CCNR). Tout conducteur sur ce fleuve doit avoir une "patente de batelier du Rhin". A terme cette "patente" et le "certificat de qualification de l'Union" seront regroupés sous le terme "certificat de qualification". Et ceux que leur héliotropisme empêche de se projeter vers le nord peuvent voir qu'il y a aussi du ciel bleu au-dessus du Rhin.



\* \* \*

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.**