

Maxime du mois : La guerre est la continuation de la politique par d'autres moyens. (Clausewitz)

Fluviactualités de ...

MAI - JUIN 2024

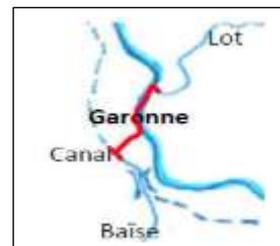
... à L'ARRAC



- ❖ **1** ° Si le premier motif de mécontentement des électeurs français est "le pouvoir d'achat", il est sûr que l'augmentation généralisée des prix qui réduit ce pouvoir, a influencé les votes parmi lesquels ceux des milliers d'usagers de voie d'eau. En s'ajoutant aux dépenses du quotidien, les impôts, péages, redevances, droits de ceci ou de cela et autres qui frappent tous les navigants fluviaux finissent par les hérisser. Et les éloigner de ce qui est leur plaisir pour les plaisanciers ou leur gagne-pain pour les professionnels. C'est, ainsi peut-être, qu'un paquet de voix, particulièrement des abstentionnistes, ont pu priver le président de VNF, **LAURENT HÉNART**, d'accéder à la députation européenne. Qui peut en douter ?
- ❖ **2** ° En classant voies secondaires certaines voies fluviales, l'État les signale comme ne présentant pas d'intérêt national pour le transport fluvial. La raison en est leur **médiocre compétitivité** au regard d'autres modes de transport de personnes ou de marchandises. Au passage, l'État allège, aussi, ses charges par un moindre entretien de ces voies. Curieusement, l'État, via son agence VNF, maintient une tarification unique pour les usagers de toutes les voies d'eau, compétitives ou pas. Donc, les voies moins compétitives le sont encore moins "grâce" à cette fiscalité identique à celle des voies principales. C'est étudié pour ... ?
- ❖ **3** ° La visioconférence de la **MINISTRE DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DE LA RURALITE** qui s'est tenue le 18 mai a été dédiée, comme le voulait la ministre, à écouter les participants. Une attitude qui fait défaut depuis bien longtemps sur le canal des Deux Mers. La ministre, d'entrée, s'est engagée à fournir un compte-rendu comportant des pistes de réponses pour le 20 juin, au plus tard. Certains participants avaient envoyé leur contribution écrite, Fluviaconseil n'a pas failli en envoyant la [sienne](#).
- ❖ **4** ° L'AG des Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie (**ARCAO**) s'est déroulée à Fumel. Cette ville, au bord du Lot, bloquait la navigation par un barrage hydroélectrique qui était à contourner. Cet objectif est atteint par la mise en service d'un transbordeur inauguré le 13 juin. Il concrétise la volonté du département de Lot-&-Garonne d'ouvrir davantage la voie fluviale vers son amont. Dommage qu'à l'aval, le Lot se termine en impasse sur la Garonne ... La photo en en-tête montre le transbordeur levant un petit bateau à passagers. La photo ci-contre illustre les bouillons du Lot un jour de hautes eaux et la coupure de berge, à l'aval du barrage, qui permet l'entrée dans le sas de levage du bateau (en bas, à droite l'extrémité du quai). En haut, et à droite, une partie (petite) du barrage hydroélectrique sur la rive opposée.



- ❖ **5** ° Ce département lot & garonnais, en pointe, jusqu'en 2019, dans la promotion de la navigation tant il est bien desservi par voies d'eau (Garonne, Lot, Baïse, canal de Garonne), semble hésiter au milieu d'un gué : doit-il continuer sa promotion ou faire machine arrière ? L'État, il est vrai, n'y met pas du sien, Fluviaconseil y reviendra. Pendant ce temps, **les 4 km de Garonne, fermées à la navigation**, ne sont plus un lien entre les voies. Sur le Lot, les loueurs de bateaux de plaisance qui s'y investissent n'équilibrent pas leurs comptes et s'en vont. A Agen, Locaboat quitte le canal de Garonne. Sur la Baïse, le bateau à passagers "Prince Henry" est mis en vente, "Croisières Cathy" a cessé son exploitation ... Sans parler de ceux déjà partis ou dont le bateau attend un acheteur sur "le bon coin". Malgré son important capital "Nature", le tourisme fluvial dans ce département approche le niveau zéro ...





- ❖ 6 ° La commune de Rivières (81) abrite, outre un Aqua-parc, un port privé branché sur ce Tarn qui a donné son nom au département. Ce port organise une "fête de l'eau", les 22 et 23 juin. Pour en savoir plus : <http://www.port-aigueleze.com/>

- ❖ 7 ° **ÉQUIPAGES.** On suppose la distinction voie d'eau nationale – voie d'eau européenne bien comprise. La voie européenne est celle qui, par ses connexions à d'autres voies, permet d'aller dans n'importe quel pays européen avec un bateau au gabarit (longueur – largeur – tirant d'eau – tirant d'air) compatible avec celles des écluses du trajet à moindre gabarit. Voyons, maintenant, quels permis professionnels sont exigés. Pour pouvoir être employé à bord d'un bateau de commerce mais, aussi, d'engin et de matériel flottants, d'établissement flottant en déplacement et même de navire (de mer), il faut un certificat de qualification de l'Union européenne (de conducteur, de membre d'équipage ou d'expert (en navigation avec passagers ou en gaz naturel liquéfié)). En attendant que les personnels formés à ces récentes qualifications arrivent, des équivalences existent. Les titulaires de certificat de capacité pour la conduite de bateaux de commerce (voies du groupe A ou B) et ceux des attestations spéciales pour la navigation avec passagers ou pour la navigation au radar sont supposés être qualifiés "Union Européenne" mais ils doivent demander la transformation de leur titre d'ici au 17 janvier 2032. L'attestation radar devient autorisation spécifique.

- ❖ 8 ° Fluviaconseil a déjà traité de cet appontement qui ouvre la voie vers des horizons fluviaux, maritimes ou terrestres pour s'étonner qu'il soit désert. La raison en est que la commune qui l'a reçu, à titre gratuit, d'un syndicat mixte réserve "*le ponton aux seuls plaisanciers*" et "*interdit au public l'accès au ponton*" (*). Tiens donc ! Les plaisanciers, leurs familles, enfants et amis ne sont pas du "public" dont la sécurité serait à préserver ? Première nouvelle ! Et si c'était les personnes transportées par un bateau à passagers qui étaient visées par l'interdiction ? Le motif caché serait, alors, le refus d'une d'activité économique fluviale. On ne veut pas partager l'Adour, bien commun si précieux ? Avec ce respect des règles on peut se demander si le transfert de l'appontement entre les deux collectivités a bien été précédé par le transfert de l'autorisation d'occuper le domaine public fluvial. Fluviaconseil détaillera dans de prochaines actualités comment des arrangements, de bonne foi mais mal ficelés, entre élus finissent par nuire à des artisans.



(*) Délibération du conseil municipal.

- ❖ 9 ° L'**OCCUPATION D'UN DOMAINE** – public ou privé – ne fait pas, automatiquement, de son occupant le propriétaire. Un locataire, simple particulier, à l'instar du titulaire d'une A(C)OT (autorisation (ou convention) d'occupation temporaire) lorsqu'ils quittent définitivement les lieux ne peuvent pas imposer au propriétaire celui qui prendra leur place. Même si, pour des raisons qui tiennent au fonctionnement des propriétaires de domaines publics, cela a pu être le cas dans le passé (voir info n° 8, peut-être). L'occupant d'un lieu – locataire ou titulaire d'A(C)OT – bénéficie d'un droit à titre personnel ; il ne peut pas le transmettre de sa propre initiative. Alors que l'occupant d'un emplacement sur le domaine public, s'il bénéficie de droits réels sur le titre d'occupation, pourra transmettre l'A(C)OT à un repreneur de son activité. De plus, la durée de validité de l'autorisation (ou convention) sera plus longue. Bien sûr, des garde-fous existent car il ne serait pas concevable qu'un trafic d'autorisation d'occuper le domaine public se développe ; ce domaine étant à la différence du domaine privé, inaliénable (ne peut être vendu) et imprescriptible (appropriation par prescription trentenaire impossible).

- ❖ 10 ° Gérer une voie navigable – canal, rivière, fleuve – VNF sait faire. Surtout si on lui enlève les contraintes politico-financières et que cessent les lobbying, surtout au niveau de l'Europe, qui nuisent à la navigation fluviale. Mais faire de la gestion immobilière fluviale, là, il y a un doute. Dès janvier 2021, Fluviaconseil signalait le mélange détonant, dans une même zone, de bateaux-logements et de bateaux chantier naval. Un correspondant nous signale, maintenant, au cœur d'une grande ville, un bateau (photo) recevant du public dans le cadre de soirées "techno". Ambiance dans le voisinage !! La lente et progressive urbanisation du domaine fluvial devrait inciter les élus municipaux à s'intéresser à ce domaine.



* * *

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 - ☎ 00 (33) 7 87 61 47 05