

Fluviactualités de ...

FEVRIER 2020

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1** ° Pas sympa le gouvernement avec le monde de la navigation intérieure. Voilà qu'il décide, dans sa loi d'orientation des mobilités (**LOM**) de traiter par ordonnances (donc sans débat avec les élus nationaux) de questions relatives à la navigation, et pas des moindres (**voir brève n° 8**). Comme les professionnels de la navigation sont moins nombreux que les bénéficiaires de régimes spéciaux, cette décision ne va pas déclencher de grands mouvements sociaux. Alors, il ne reste plus qu'à espérer que les modifications à venir ne soient pas élaborées dans des arrangements d'arrière-cuisine.
- **2** ° D'autant que ce même gouvernement, sans doute, pour se faciliter la tâche, réserve exclusivement son attention (et ses facilités financières) à une unique représentation professionnelle ; justement, la plus proche, du moins géographiquement. Alors qu'il existe, d'autres organisations, nationale (**APLF** ⁽¹⁾) ou inter-régionale (**UEF** ⁽²⁾), et de multiples autres locales, certaines d'un âge aussi vénérable qu'une péniche Freycinet (**L'ASSOCIATION DES TRANSPORTEURS FLUVIAUX DU MIDI** est déclarée depuis plus de 80 ans), toujours actives et dont l'expérience, si elle était sollicitée, serait précieuse. Qu'un brin d'unification soit nécessaire, pourquoi pas ; mais attention à ne pas servir de faire-valoir. Un sondage réalisé lors du mouvement sur les retraites fait ressortir que si 50 % des français font confiance à l'un ou l'autre de leur syndicat préféré, 50 % ne l'accordent à aucun. Qu'auraient-ils répondu, s'ils n'avaient eu qu'un seul syndicat sur lequel se prononcer ?

⁽¹⁾ Agir pour le fluvial ⁽²⁾ Union des Entreprises Fluviales



Avant le tunnel

- **3** ° Le canal du Midi possède deux tunnels, celui du Malpas et, aujourd'hui, celui de Toulouse, en milieu urbain, face à la gare SNCF, endroit idéal pour allier divers modes de déplacement. Le plus de ce tunnel serait l'éclairage que n'a pas le Malpas, mais, qui ne met bien en évidence que des **traces noirâtres** sur les anciens bajoyers.. !! Comment, dans cet écrin, ne pas ressentir la voie d'eau comme un égout, surtout avec des berges à l'identique. Ne serait-il pas plus juste (on ne va pas dire intelligent), lors de grands travaux publics, de consacrer un peu plus de moyens à l'espace fluvial ? Notez que, dans cet exemple, il s'agit d'un bien culturel classé patrimoine mondial de l'humanité. Le croyez-vous ?



Le tunnel et ses lampions

- **4** ° L'un des ateliers du comité de bien public "**CANAL DU MIDI**" avait mis en évidence l'absence de professionnels du fluvial dans la gouvernance de la voie. Une rencontre leur a, donc, été proposée qui s'est tenue, le 24 janvier, avec, d'un côté, l'État, la région "Occitanie" et la DT Sud-ouest de VNF. Et de l'autre, trois professionnels représentants quatre collectifs. Ces derniers ont noté le changement de ton et l'ouverture d'esprit qui a marqué la rencontre (**ici pour le compte-rendu**). Ne reste plus qu'à espérer que les actes suivront les intentions. Et si ça marche, transposer l'expérience "*mutatis mutandis*" (en modifiant ce qu'il faut modifier).

- 5 ° Un candidat au permis professionnel (ou certificat de capacité à la conduite d'un bateau de commerce) est évalué, lors de l'épreuve pratique, par un jury de trois membres. Deux sont agents du service public de la navigation, le troisième est un professionnel chargé d'assurer la sécurité de l'épreuve ; il reprend, au besoin, la barre si le candidat s'engage dans une manœuvre qui le dépasse. Cette personne qui accomplit une mission de service public (comme les deux autres) n'est protégée par aucun statut ; elle intervient bénévolement, même pas indemnisé pour son déplacement. Sachant que l'**arbitre d'un match de football** qui accomplit, lui aussi, une mission de service public est payé pour sa mission, on voit dans quelle estime est tenue la navigation par les pouvoirs publics. Et pas une organisation professionnelle pour s'en offusquer !

- 6 ° Qui sait qu'un pilote fluvial a, aussi, une "check-list" de sécurité à vérifier avant tout appareillage ?

Ancre autorisée jusqu'en 2040



Une sécurité encadrée par le certificat de navigation lorsqu'il est **correctement renseigné par l'autorité qui l'établit**. De plus, c'est un bon rappel des travaux à entreprendre pour être en conformité complète avec les règles techniques. Tout au long de sa durée de validité, il rappelle les travaux à faire avant son renouvellement. Et, voire, de se préparer au "déchirage" du bateau quand des échéances trop coûteuses se profilent à l'horizon. Pour cette raison, la durée des dérogations (ou dispositions) transitoires doit être limitée

et portée dans le certificat avec indication de la date butoir. (voir Vincent MELGOSO – "Guide pour la navigation fluviale" – p 92 – "Que sont les dispositions transitoires").



Après, il faudra une niche

- 7 ° Assemblée générale de l'Association Motonautique Intercommunale (Tonneins, Mas d'Agenais, Lagrùère (47)), le 25 janvier. L'**AMI** a un projet pour mettre fin à l'aberration du transport par la route, vers Rungis, de certaines productions agricoles du département qui reviennent, ensuite toujours par la route, vers Bordeaux. Dans ce projet, la production partirait directement sur Bordeaux, en bateau.

- 8 ° **Quelles sont les intentions de la LOM ?** Simplifier les conditions de délivrance de certains documents de bord – agréer les experts en précisant leurs tâches – définir les règles applicables aux établissements flottants – renforcer les pouvoirs de VNF et contractualiser ses projets avec l'État – renforcer les conditions d'accès à la profession de transporteur public fluvial de personnes ... ([ici](#) pour en savoir plus)

- 9 ° Curieuse décision de justice à propos de la borne que voici. Avec l'accord de VNF, un collectif de marinière installe la borne d'alimentation électrique, en bord de voie d'eau, sur le domaine public. En stationnement de courte durée, l'électricité du réseau va dispenser de faire tourner les moteurs à gazole. Une fois la borne installée, VNF exige le paiement de la redevance non seulement pour la borne mais, aussi, pour un embarcadère à proximité. Refus, par le collectif, de ce diktat qui aggrave le coût de l'investissement (et les relations avec l'établissement). VNF, alors, sans ouverture d'aucun dialogue, transmet au tribunal administratif un constat de contravention de grande voirie. Lequel tribunal donne raison à VNF dans une décision bizarre : le juge qui déclare la borne appartenir à VNF, enjoint au collectif de libérer le domaine public sous peine d'astreinte (150 € par jour de retard). Alors qu'aucun bateau n'occupe ce domaine, VNF n'en constatant aucun, branché ou non, à la borne. N'y aurait-il pas comme une confusion entre l'occupation du domaine par la borne et l'occupation du domaine par un bateau? Et quel bateau, d'ailleurs, puisque le collectif assigné devant le juge n'en a aucun ? Qu'attendent les autorités pour définir, avec précision, la durée de ce qu'est une occupation, un stationnement, une escale,...

Borne de la discorde



- 10 ° **Signalisation pittoresque**. Dans la série "j'me comprends, j'me comprends", voici présenté un panneau à la signification équivoque. Le panneau ne prête pas à confusion, il interdit le stationnement, le problème, c'est le cartouche dessous. Faut-il comprendre que le stationnement est interdit "sauf (aux bateaux de) **commerce ou (aux) crues**" ce qui paraît un peu exagéré sur le pouvoir que s'imagine avoir l'administration sur les crues ? Ou bien "sauf (aux bateaux de) **commerce ou** (à tous les bateaux en cas de) **crues**" ? La communication, ça ne s'improvise pas.



....

* * *