


## Fluviactualités de ...

MAI 2020

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1** ° Quoiqu'il puisse être reproché au gestionnaire de voies d'eau national – **VOIES NAVIGABLES DE FRANCE** – notamment sa mission d'extension et de promotion des voies navigables au bénéfice du transport de marchandises et des voies à grand gabarit pour les unités de plus de 1 000 tonnes, il ne faut pas oublier que cet établissement, sous tutelle de l'État, fonctionne sous son contrôle. Et que les choix de l'État, c'est-à-dire des gouvernements successifs toutes couleurs confondues depuis au moins 20 ans, consistent, comme en matière routière, à ne s'engager que sur des voies européennes. Le hic, c'est que, si seules certaines routes sont européennes, toutes les voies d'eau, exceptés deux marais, ceux de Brière et de Bourges, sont européennes. Pourquoi, dès lors, cette différence de traitement entre petit et grand gabarit ?  


Voies européennes (routière et fluviale)
- **2** ° L'abandon progressif par VNF du "petit gabarit" réservé aux bateaux ne transportant pas plus de 400 tonnes condamne, irrémédiablement, ces voies pour le transport de marchandises en raison de leur faible compétitivité face au transport routier. Pourquoi, dans ce cas, les maintenir dans le réseau européen avec les coûts qui s'ensuivent pour les bateaux et la formation des équipages ? D'autant que les transporteurs déjà mécontents du niveau d'entretien des voies et qui peinent à mettre leur profession au niveau européen sont en droit d'exiger qu'il en soit de même des voies. Une exigence qui ne va pas vraiment inciter les régions du Sud à prendre la gestion de leurs voies malgré leurs attraits touristiques. A séparer transport de passagers et de marchandises, chacun s'est enfermé dans sa spécialité. Les collectivités territoriales du Nord l'ont compris en investissant dans le canal à grand gabarit Seine Nord Europe dont l'objectif principal est le transport de marchandises. Que font les régions du Sud ? Et dire qu'il existe un ministre de la **cohésion du territoire** ! Si c'était de la cohérence des politiques, on friserait le ridicule.
- **3** ° Est-ce que la liberté de naviguer annoncée par VNF à partir du 11 mai, sans franchissement d'ouvrages puisqu'ils sont à l'arrêt, ne ressemblerait pas plutôt à une **entrave à la libre circulation des personnes et des biens**, pas très appréciée par l'Europe ? Après tout, les infrastructures de transport routier n'ont pas été fermées pendant le confinement. Encore un exemple d'aide directe accordée au transport routier et refusée au transport fluvial.
- **4** ° Cette crise aura, entre autres, mis en évidence la **confusion abyssale** dans laquelle est tenue la profession de transporteur fluvial par les autorités publiques. Voici, sans citer de nom, quelques exemples. Ici, un service, au lendemain du décret du 11 mai, ne sait que répondre à un transporteur souhaitant reprendre son activité. Là, un autre interdit les "*activités touristiques de promenade*". Ailleurs, au contraire, on autorise "*la navigation des bateaux de type touristique*". Pourtant, le décret du 11 mai est parfaitement clair et traite des divers moyens de transport en commun : fluvial et maritime dans l'article 4, aérien (article 5), ferroviaire et routier (article 6). Mais, il est vrai que la navigation permet des combinaisons diverses plus difficiles à traiter : navigation et restauration, établissement flottant et accueil

de public ... Transporteurs fluviaux, que n'engagez-vous un bon communicant pour assurer la promotion de votre profession ?

- **5 °** Le **pompon de la confusion** va à l'autorité d'un département littoral, donc maritime et fluvial, qui a refusé la reprise de l'activité à un transporteur de passagers ayant pris l'initiative de poser la question. Cette autorité oppose au professionnel le **chapitre 3** (*rassemblements, réunions ou activités*) et son article 9 du décret qui interdit les activités nautiques et de plaisance. Comment peut-on confondre les activités de plage ou dans l'eau (baignade, pédalo, beach-volley, ...) qui rassemblent facilement plus de 10 participants avec le transport de passagers ou la navigation de plaisance qui sont des modes de transport traités par le **chapitre 2** (*déplacements et transports*) de ce décret ? Est-ce qu'il n'y a pas de la part de cette autorité un a priori négatif sur le transport fluvial et la navigation à aller chercher dans un texte ce qui l'interdit en passant sans s'arrêter sur ce qui l'autorise ? Et pour le pompon, juste au-dessous, n'oublions pas l'autorité qui veut appliquer aux bateaux les règles des établissements recevant du public. Règles déjà validées par le certificat de navigation du bateau. Transporteurs fluviaux, que n'engagez-vous ... (voir brève n° 5) ?
- **6 °** A la décharge de ces personnels, il faut bien dire que, si la lecture du **DECRET N° 2020-458** ([Ici](#)) était assez facile (bien que fastidieuse) pour peu qu'on sache lire un minimum, sa compréhension était, en revanche, un peu plus complexe. Le chapitre 2 traite des "*déplacements et transports*", le 3 des "*rassemblements, réunions et activités*", le 4 des "*établissements recevant du public*". Pour un simple particulier sans connaissances de ce domaine, ni du mode d'emploi de ce texte, un bateau à passagers relèverait de tous les chapitres ; d'où la quantité de sottises produites. Appliquer une réglementation est un vrai métier tout comme transporter des passagers, des marchandises, gérer un restaurant, ... D'autant que le décret s'applique à des millions de personnes, donc à autant de cas individuels.
- **7 °** Puisqu'on parle de qualifications et d'autorités, chacun aura entendu pendant des semaines, cette campagne officielle martelant qu'une personne infectée **contaminait, quotidiennement en moyenne**, trois autres personnes. Ce qui, mathématiquement, donnait, jour après jour, 3, 9; 27, 81, ... au bout d'une vingtaine de jours, la totalité du pays était atteint. Ce chiffre moyen n'a plus été avancé du jour où est apparu qu'un premier patient avait été infecté dès la fin novembre 2019 au lieu de février 2020. Donc, soit le premier virus entrant était paresseux, soit les concepteurs de la campagne forçaient, un peu, la dose. On espère que les règles techniques édictées pour la sécurité du transport fluvial ne sont pas conçues avec la même désinvolture.
- **8 °** A noter des **modifications récentes du code des transports**. Elles concernent :
  - *Le jaugeage d'un bateau qui est, comme chacun sait, (Voir V. Melgoso - "guide pour la navigation fluviale" page 59). le marquage sur la coque de repères permettant de mesurer, facilement, le volume d'eau que déplace un bateau. Volume d'autant plus important que le bateau est chargé. Le jaugeage étant obligatoire pour, entre autres, les bateaux déplaçant plus de 10 m<sup>3</sup> ce sont, désormais, les experts qui sont chargés de cette opération suite à la disparition des experts-jaugeurs de l'administration.*
  - *La dispense de passage de l'administration (commission de visite) dans certaines conditions lors de la demande de certificat de navigation.*
  - *Les conditions de pilotage d'un bateau dans les zones mixtes fluviales et maritimes.*
- **9 °** L'association des Amis des Rivières et Canaux d'Aquitaine et d'Occitanie ([ARCAO](#)) a réuni son conseil d'administration par visio-conférence, le 25 avril. V. Melgoso de Fluviaconseil a été admis à la vice-présidence. Le conseil en a, aussi, profité pour écrire à l'excellent conseil départemental de Lot-&-Garonne pour faire savoir son approbation quant au projet du département de franchir le barrage sur le Lot à Fumel. Avec une légère réserve sur le moyen utilisé (grutage) car peu apprécié des loueurs de bateaux et peu compatible pour les bateaux à passagers, un travail avec les services techniques a été proposé.



• **10 °**

Avec la fin du confinement, le transit des **matériels flottants** (terme réglementaire) sur les voies peu entretenues a repris. On espère que celui sur la photo ci-contre n'aura manqué à personne. Et surtout qu'avec la "sortie" de crise qui s'annonce, personne n'aura besoin d'aller le repêcher.

\* \* \*

Merci aux différents contributeurs qui ont aidé (photos, informations, ...) à la réalisation de ce numéro