

Fluviactualités d' ...

AOÛT 2020

... à L'ARRACHE-PIÈCE

- 1 ° **Des vertus du partenariat, y compris aux missions régaliennes** ^(*1). Pour qu'un chef de bord (et d'entreprise) redonne à son permis professionnel national vieux de presque 40 ans (et toujours valable) une jeunesse européenne, il a fallu s'y mettre à quatre. En cause : la valse et la complexité des modifications réglementaires au long de ces années. Le professionnel concerné, le ministère des transports, Fluviaconseil et la sénatrice de Gironde – Nathalie **DELATTRE** – qui s'est assurée, *in fine*, de la bonne communication entre les intervenants ont pu démêler une situation devenue critique. Une société d'assurance conditionnait son intervention à la présentation de "papiers" à jour.

(*1) Régalien vient de royal. Régal – royal, tout le monde comprend.

- 2 ° Car, aujourd'hui, un bon professionnel se mesure à l'aune de ses connaissances et respect des règles, écrites ou de l'art. Ce qui donne l'occasion d'expliquer aux gestionnaires de voie d'eau ce qu'est, réglementairement, un **engin flottant**. C'est ça →

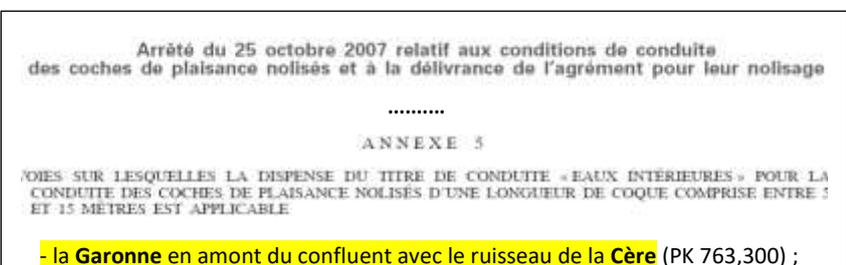


← Ça, en train de couler, c'est un **bateau** (si son moteur est en état de le déplacer immédiatement) ou, alors, un **établissement flottant**.

C'est certifié sur leur certificat de navigation (s'ils en ont un). Les règles à respecter (de construction, d'équipage, de navigation) sont différentes pour chacun d'eux. Tout gestionnaire de voie d'eau d'un certain niveau de responsabilité doit connaître ces choses-là. Ne serait-ce que pour comprendre, faciliter et encourager le développement de l'économie fluviale. Les entreprises, elles-mêmes, peinent à comprendre, non seulement les règles mais, aussi, leur application.

- 3 ° Les comptes de la **CHAMBRE NATIONALE DE LA BATELLERIE ARTISANALE** sont désormais clôturés et s'élèvent à presque 3,5 millions d'€ disponibles qui intègrent le budget de l'Etat. Félicitations à cet établissement public pour cette gestion en "bon père de famille" ! Reste une question : la CNBA a-t-elle eu raison de gérer en écurie ces rentrées d'argent en provenance de la taxe sur le fret ? Ou a-t-elle eu tort de ne pas les utiliser, en particulier pour assurer la promotion du transport fluvial ? Fluviaconseil laisse à chacun son opinion ; on connaît celle d'associations locales dont les voyages d'étude ont été financés par la CNBA. Reste que c'est un bien grand dommage cette disparition d'une organisation professionnelle au vu de l'état des lieux à sa mise en place (voir le bref discours de **R. Montaut**, son 1^{er} président, en 1985).

- 4 ° Dans la catégorie "**développement semi-durable**" et après le Concorde, le minitel, l'aérotrain, les pentes d'eau, bientôt, le **CANAL SEINE NORD EUROPE** ? En France, la Cour des comptes doute de l'intérêt socioéconomique de cette infrastructure à plusieurs milliards d'euros. La Cour des comptes européenne en rajoute, pointant le dérapage financier comme le retard pris de 18 ans. Et, surtout, s'interrogeant sur les prévisions de trafic attendues. Mais, comme la mise en service est à l'horizon 2030, d'ici là les responsables...

- 5 ° 

Arrêté du 25 octobre 2007 relatif aux conditions de conduite des coches de plaisance nolisés et à la délivrance de l'agrément pour leur nolisage

ANNEXE 3

VOIES SUR LESQUELLES LA DISPENSE DU TITRE DE CONDUITE «EAUX INTÉRIEURES» POUR LA CONDUITE DES COCHES DE PLAISANCE NOLISÉS D'UNE LONGUEUR DE COQUE COMPRISE ENTRE 10 ET 15 MÈTRES EST APPLICABLE

- la Garonne en amont du confluent avec le ruisseau de la Cère (PK 763,300) ;

Message au **MINISTÈRE DE LA MER**. La Cère, est une charmante rivière qui conflue avec **la Dordogne**, et pas la Garonne, Depuis la publication de l'arrêté, voici 17 ans, personne ne s'en est aperçu ? Que va, donc, faire la Mer dans ces eaux douces ?

6 °



Vu de dos

Elles ont bougé les motrices couplées de la pente d'eau de Montech (cf *spécial pente d'eau de Montech*) ... tractées par un engin routier. Les voici, donc, masquées le temps de les transformer en objet de spectacle pour amuser, distraire et, peut-être, instruire comme dans un musée (des techniques obsolètes, de la batellerie d'antan, des années glorieuses, du gâchis d'argent public, ... ??). Quelle fin pour un ouvrage qui



Vu de face

n'a pas même la cinquantaine (46 ans), ni la durée de cotisation pour la retraite à taux plein (35 ans). Et dire qu'en 1998, des ingénieurs du Panama venaient le visiter au moment d'agrandir leur canal, aussi mythique que celui de Riquet. Or le canal de Garonne où est installé la "pente d'eau" prolonge le Midi.

- 7 ° Bonne nouvelle dans la loi de finances rectificative 2020, votée fin juillet. Dans son premier article, elle **annule pour trois mois, la redevance** payée au titre de l'occupation ou de l'utilisation du domaine public de l'État et de ses établissements publics. Au bénéfice des entreprises (micro, petites et moyennes) "*qui exercent leur activité principale dans les secteurs relevant du tourisme, de l'hôtellerie, de la restauration, du sport, de la culture et de l'événementiel*". Un quart d'année de redevances annulé, ça ne fait, certes, pas beaucoup compte tenu de l'ampleur des dégâts causés par le virus. Mais au vu de l'augmentation du solde négatif des administrations publiques pour 2020 (de -2.2 prévus avant le virus à - 11.5 en points de PIB), on comprend la difficulté à être généreux.



- 8 ° On notera, dans cette loi, le "***qui exercent leur activité principale dans les secteurs relevant du tourisme, de l'hôtellerie, de la restauration, ...***". Dit autrement, la loi distingue l'activité d'une entreprise (par exemple le transport) de son secteur d'activité (par exemple dans le tourisme). Pourtant l'établissement public de l'État en charge des voies d'eau navigables fait des transporteurs fluviaux de passagers des plaisanciers professionnels (*1) ! Suivi en cela par d'autres "professionnels" trop heureux de donner de cette activité une image dilettante. Et ce, bien que certains transporteurs, non seulement transportent mais, aussi, restaurent et hébergent leurs passagers. Alors, certes, il est difficile d'appréhender toutes ces fonctions simultanément mais c'est là qu'on est en droit de douter du professionnalisme de ceux qui traitent ces questions. D'où l'invitation à ne pas rester dans leur petit monde clos (voir brève n°1).

(*1) Pour être juste, cette vision se modifie (voir [ici](#)).

9 ° Pan sur le bec comme dirait le **CANARD ENCHAÎNÉ**. Dans les actualités de juillet 2020, Fluviaconseil décrivait comment l'administration jouait sur les dates pour réduire la durée d'un certificat de navigation. Après signalement et vérification dans un cas précis, ce n'est pas tout à fait vrai (pas tout à fait faux, non plus). Car des limites existent pour réduire les abus et c'est bien le moindre, vu le coût d'une mise à sec de la coque pour le renouvellement du certificat de navigation. Sans compter les éventuels travaux de mise en conformité aux normes : **plus de 10 000 €**. L'une de ces limites interdit à l'administration de modifier la date de départ du certificat renouvelé qui coïncide (en principe car non écrit) avec celle de fin de l'ancien certificat lorsque la date de mise à sec (obligatoire) de la coque remonte à moins de 6 mois. A plus de 6 mois, elle y est autorisée. Que ceux qui ont rencontré ce type d'anomalie se fassent connaître, Fluviaconseil en connaît déjà ...

- 10 ° **Signalisation pittoresque (mais dangereuse)**. En ce mois d'août bien chaud, voici un peu de fraîcheur avec ce balisage émergeant de la brume matinale. Réglementairement et dans le sens du courant, les balises rouges signalent la rive droite, les vertes, la rive gauche, ceci aide à s'y retrouver en navigation et un règlement c'est fait pour ça. Mais dans le cas ci-contre que fait cet espar (balise) rouge au milieu des verts. Ça n'aide pas vraiment, bien au contraire.



* * *