

Maxime du mois : La compétence sans autorité est aussi impuissante que l'autorité sans compétence (G. Le Bon)

Fluviactualités de ...

JUILLET 2021

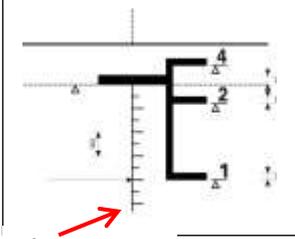
... à L'ARRACHE-PIÈCE

- **1** ° La **prolifération de directives**, lois, décrets, codes, normes et règles les plus diverses qui nous compliquent la vie et nous met, en permanence en infraction aurait, malgré tout, le mérite d'assurer la cohésion de la société. A chacun de décider et d'agir en bonne entente avec les autres. Fluviaconseil laisse chacun libre d'apprécier si c'est le cas, car il faut, d'abord, que ces règles soient connues de tous ; à commencer par ceux chargés de les appliquer. Ensuite qu'elles soient respectées par le plus grand nombre. Or, l'accomplissement de ces deux conditions n'est pas une mince affaire, d'autant que chaque majorité politique qui suit celle qui l'a précédé veut apporter son lot de "nouveautés", ce qui oblige à une permanente remise en cause des connaissances. Au risque d'une décohésion sociale pour ceux qui n'arrivent pas à suivre le rythme.
 - **2** ° Voici, en matière de gestion du domaine public, un bon exemple de ce qui précède. Sur le **domaine public fluvial**, quiconque s'aviserait de couper ces branches envahissant la voie sera verbalisé en infraction pour atteinte à la conservation du domaine public. Sur le **domaine public routier**, parfois aussi mal entretenu que le fluvial, un riverain s'inquiétant d'une usure de la chaussée non revêtu et s'affaissant localement sera invité à la réparer lui-même. La raison ? Même sur le domaine public, l'affaissement est au droit de sa propriété. On voit bien comment chaque administration fixe différemment la limite de sa responsabilité. Avec, cependant, un point commun : réduire le service public au minimum. Ajoutez l'empilement des administrations locales et, ainsi s'éclaire la montée des conflits et des mécontentements. Le sempiternel recours à l'impôt pour améliorer les services publics ne peut-il être compensé par une amélioration de leurs performances (élus y compris) ?
- 
- 
- **3** ° Une personne travaillant en un lieu qui ne lui appartient pas, doit elle payer cette occupation ? Lorsque ce lieu est public il peut y avoir débat. Mais pas sur le réseau VNF comme le savent les transporteurs fluviaux professionnels. Eux, payent, pour l'année complète, l'occupation du lieu qui leur est assigné. Qu'ils y soient ou pas car leur profession les oblige à se déplacer, donc à quitter le lieu de stationnement. En prime (pour VNF et non pour les transporteurs), lorsqu'ils se déplacent, ils payent, aussi, un péage. Péage forfaitaire y compris lorsqu'ils circulent léger (à vide) car ça arrive ; comme pour un camion, un bus, un train, un avion, ... etc. Un transporteur fluvial professionnel paye un péage même s'il ne transporte rien mais, aussi, une redevance pour stationner sur le domaine public même s'il ne l'occupe pas. Bienheureuse agence de l'État qui réussit l'exploit d'avoir **le beurre et l'argent du beurre** ...
 - **4** ° **ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE** (E2F) informe qu'au 18 janvier 2022, les conducteurs titulaires d'un certificat de conduite professionnelle auront 10 ans pour l'échanger contre un certificat de qualification de l'Union à durée maximale de validité de 13 ans. L'information est importante mais insuffisante car il existe deux types de certificat de conduite. L'un est européen et autorise la conduite en fonction de la longueur du bateau sur lequel est passée l'épreuve pratique (entre moins de 60 mètres et plus de 120). L'autre est national et distingue selon le type de transport (passagers ou marchandises - catégorie PA, PB et PC). Est-il, aussi, concerné ? Si la réponse est non, c'est le livret de service (ou de formation) – document officiel seulement valable s'il est validé par l'administration tous les ans – qui permettra de passer les épreuves du certificat de l'Union. C'est le moment de le retrouver lorsqu'il a été perdu et de le mettre à jour.

- **5 °** Tous les transporteurs professionnels ne savent pas, avec précision, ce que doit contenir **le rapport de l'expert** qui contrôle le bateau lors de la demande de certificat de navigation. Ni ce qui doit être contrôlé. La réponse à ces deux questions se trouve [ici](#). Sans rapport dans cette forme, l'administration devrait rejeter la demande, sans refuser en motivant ou accorder – avec ou sans prescriptions – le certificat demandé.
- **6 °** Courageuse aventure du propriétaire d'un bateau de plaisance solaire s'engageant dans la vérification de l'état d'usure des ponts "bow-string" du canal de Garonne – mission équivalant à un service public – pour **L'ASSOCIATION DES COMMUNES DU CANAL DES DEUX MERS** : (Fluviaconseil confirme l'utilité – photo à dr.). Hélas, un soleil voilé, le lit du canal envasé par des sédiments accumulés depuis 10 ans (au moins) et son eau encombrée de "flottants" (photo à g.) n'ont pas permis d'aller au bout de la mission. Le moteur du "Gladys" en surchauffe n'aura pas tourné plus de 4 jours (retour compris), ni emmené le bateau hors du département de départ. Certes, le gestionnaire de la voie faisait bien des travaux d'élagage sur le parcours, aussi qu'aurait-il pu suggérer pour parer à ses nombreuses carences : installer des pédales sur le bateau dans le cadre de sa promotion des pistes cyclables ? Ou plutôt mettre un bon gros moteur diesel de camion pour ne pas se laisser em ... bêter par quelques brindilles (robustes tout de même !) ?
 

- **7 °** Un transporteur néerlandais, donc européen, avait des clients projetant d'échanger leurs devises contre une pincée de "**french way of life**" trois semaines durant vers Paris. Ce n'était pas le moment de refuser l'opportunité. Jusqu'à ce qu'il découvre que, pour cette vingtaine de jours sur les eaux nationales (donc, européennes), il devait acquitter le péage d'une année. Certes réduit de 65 % mais représentant, tout de même, une augmentation de 1 000 € comparé au tarif des années ante-Covid. Pour un bateau de commerce de 6 passagers, l'augmentation du prix était réhivitoire. C'est ça, aussi, la "**french touch**" : ne s'intéresser qu'au gros tonnage et ignorer les contraintes des petites entreprises. Sans parler du temps passé à attendre les réponses du service interrogé sur le péage ...
- **8 °** Il s'agirait d'un malade avec autant de traitements sans effets, on se ferait du souci. Après l'inscription du **CANAL DU MIDI** au patrimoine mondial de l'humanité (1996), puis sur la liste des sites et monuments naturels (1997), puis d'un certain nombre d'immeubles sur la liste des monuments historiques, puis le projet de Groupement d'intérêt public pour le gérer, ce canal est labellisé "marque" (voir [diaporama](#)). L'État ne sait plus que faire d'une voie emblématique qui lui appartient mais dont personne ne veut. Elle entre dans la catégorie "voies secondaires" qui sont de petit gabarit et ne peuvent accueillir d'unités de navigation transportant plus de 300 t ce qui est trop peu pour intéresser l'État. Mais son importance nationale (voire internationale) en fait un ouvrage prestigieux, coûteux à entretenir, ce qui n'intéresse pas les élus locaux. Un repreneur serait-il intéressé ? Ou serait-ce que les auteurs du projet qui, dans les années soixante, voulaient dédier son emprise à la circulation routière étaient des visionnaires ?
 

Ceci a inspiré cela.


- **9 °** Depuis quelques temps, VNF annonçait son soutien à tout projet de **transport de marchandise sur le canal de Garonne**. Cette voie assure, entre autres, la liaison entre le Lot-et-Garonne, département à gros potentiel agricole et la métropole girondine, grosse consommatrice de fruits et légumes. Or, en cette période favorable à leur commerce, l'écluse qui permet au canal de déboucher sur le fleuve est fermée deux semaines pour travaux. Avant d'avoir servi les mariachis de la "marque", VNF aura, donc, joué la flûte du transport de marchandises sur le canal de Garonne. Paroles, paroles et paroles ... Ne reste plus qu'à trouver les produits de la ferme qui vont mûrir à bord en attendant la fin des travaux.
- **10 °** Le jaugeage d'un bateau (voir "*Guide pour la navigation fluviale*" (question. 32 – p 59)) (obligatoire pour les transports de marchandises > 20 t) qui permet de connaître ses différents niveaux d'enfoncement, entre un minimum et un maximum, était tombé en désuétude depuis quelques dizaines d'années. La faute à la disparition d'experts jaugeurs de l'administration. Aujourd'hui, le jaugeage doit être fait par un expert ; il faut s'attendre à ce que l'administration demande, désormais, le procès-verbal de l'expert pour délivrer le certificat de jaugeage valable 15 ans.
 

* * *

Source : [ES-TRIN 2019-01](#) article 4.04

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,
 : naviguervers@fluviaconseil.fr