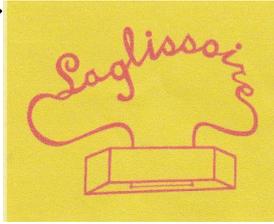


Info



Syndicat professionnel
De la Batellerie Artisanale
BP 1 - 77130 MAROLLES SUR SEINE
syndicat.laglissoire@gmail.com

N° 011 Le 25 Octobre 2014

Le 21 Octobre : Vers une remise au propre des RPP ?

Ce mardi 21 Octobre, s'est tenue à Paris (siège de VNF) la première réunion de révision des NOUVEAUX RPP...d'autres réunions doivent être programmées dans les six mois pour aboutir à ce que les VRAIES DIMENSIONS DES OUVRAGES soient annoncées dans les textes : quelle est la raison pour laquelle ce travail propre n'a pas été fait tout de suite dans le cadre de l'actualisation des règlements ?

A première vue, on pourrait croire que ce travail bâclé ne concerne que les petits canaux, avec la reprise des inexactitudes anciennes sur la longueur des ouvrages annoncés pour la plupart à 38m50 alors que des bateaux plus longs y passent depuis des générations : mais en y regardant de plus près, il apparaît quelques perles hors du petit gabarit qui traduisent le manque total de rigueur des services instructeurs.

Pour n'en citer qu'une seule, sur l'YONNE, l'écluse de Port Renard qui a été élargie pour permettre le passage des bateaux de 10m jusqu'au port à conteneurs de GRON est restée dans le nouvel RPP donné à 8m ! Autrement dit interdite d'accès aux bateaux plus larges ! ! ! C'est une grosse dépense pour rien ?

Et il n'y a pas que les dimensions d'ouvrages qui posent problème :

- l'obligation d'AIS est maintenant une religion à VNF, qui refuse d'entendre la voix des bateliers qui disent et redisent que le système n'est pas fiable et doit rester un outil d'aide à la navigation ; bateliers qui disent aussi qu'ils vivent en famille sur leur bateau et qu'il est inadmissible d'être pisté en permanence par le monde entier avec les techniques mises en place pour identifier la position des bateaux : c'est d'une atteinte à la vie privée dont il s'agit !
- L'obligation faite de porter la brassière de sécurité relève du même entêtement absolu, alors que nous savons pertinemment que la brassière est un vêtement handicapant, susceptible de provoquer des déséquilibres et des accidents en certaines circonstances quand on doit évoluer dans de petits espaces.

La « sagesse » de VNF ne va pas jusqu'à entendre la voix des professionnels, considérés comme de grands irresponsables incapables de mesurer les moments où le port de la brassière est nécessaire ou dangereux !

En bref, la réponse sur ces points a été NIET ! ...et attendez vous aux PV en cas de non port de la brassière ou si votre AIS est défaillant ou hors service

Pour ce qui concerne LA GLISSOIRE, on demandait 3 choses essentielles dans l'attente de la remise au propre des RPP:

- 1- Qu'il soit écrit noir sur blanc qu'il n'y aura aucune sanction de batelier ou de bateau bloqué parce que la dimension du bateau est supérieure à celle qui est écrite dans le RPP : qu'il soit admis que TOUT BATEAU puisse continuer de naviguer partout où il est déjà passé.
Réponse : c'est le sens de la démarche entreprise aujourd'hui (voir Page 3 : danger !)
- 2- Que VNF et le Ministère s'engagent clairement en cas de travaux de réparation ou de renouvellement à maintenir dans tous les cas les dimensions de nos voies d'eau (longueur, largeur, hauteur des ouvrages et profondeur des canaux)
Réponse : on fera ce que l'on pourra avec les moyens qu'on nous donne (autrement dit, vous aurez de mauvaises surprises)
- 3- Que les travaux de refonte des nouveaux RPP soient programmés dès maintenant pour traduire dans les textes la réalité des possibilités offertes par nos voies d'eau :

Réponse :

- A- on va faire paraître un avis à la batellerie provisoire indiquant que la longueur des bateaux pourra être de 39m50 et la largeur 5m10.
- B- On va identifier les bateaux qui ont des dimensions supérieures et les interroger sur les points précis où ils ont des difficultés de franchissement et traiter ensuite au cas par cas.

**APPEL AUX BATELIERS :
SI VOTRE BATEAU FAIT PLUS DE 39m50 OU PLUS DE 5m10 :**

Contactez nous (syndicat.laqlissoire@gmail.com) pour indiquer très précisément les endroits où vous avez eu des difficultés (bateau coincé en largeur, ou obligé de relever les ancrs, ou tout autre problème...).

Dites nous avec autant de précision que possible la date et les conditions de navigation (chargé ou à vide, ballasté ou non, eau normale ou sécheresse ou crue ???).

Soyez sans crainte, nous ne citerons en aucun cas le nom des bateaux

Il s'agit de localiser les points difficiles pour mesurer ensuite ce qu'il est possible de faire.

Il n'y a que votre expérience qui peut nous aider :

VNF affirme vouloir travailler dans ce sens, à vous de dire où ça pose problème

**Nous avons déjà une liste d'écluses précises qui sont très justes pour les bateaux de 5m10 :
merci aux bateliers qui nous ont transmis les infos et à tous ceux qui continueront.**

**Triste réalité de nos voies d'eau :
VNF est le gestionnaire de la pénurie budgétaire**

En y regardant de près, le bâclage de ce dossier des RPP n'est que la partie visible de l'iceberg : en fait, nous assistons à ce qui ressemble furieusement à la préparation de la faillite généralisée du Transport Fluvial dans notre pays : dans l'indifférence la plus totale, on voit se mettre en place une évolution alarmante :

- Canaux envasés et tirants d'eau réduits (aux dernières nouvelles, Dombasle-Arques en soude à 1m60 parce qu'on ne passe plus à 1m80= 30 ou 35 tonnes perdues)
- Itinéraires interrompus comme Nancy/Strasbourg pendant 11 mois en 2013/2014 et peut être pour toujours depuis le dernier « pépin » de Juin 2014 : faut t'il parler d'erreur, de faute professionnelle, de vandalisme ou de sabotage ?
- Dispositions PROVOCANTES et sans justification réelle visant :
 - o A réduire le potentiel des voies d'eau partout (exemple de « marge de sécurité » sous les ponts réduisant d'autant les tirants d'air autorisés pour les bateaux)
 - o A malmenier, ridiculiser ou gêner le batelier et sa famille (mise sous contrôle permanent avec l'AIS, port obligatoire de la brassière...)
 - o A désengager le gestionnaire de ses responsabilités (exemple de la suppression du tirant d'eau autorisé, remplacé par la notion de « mouillage » sans jamais définir le pied de pilote réglementaire : c'est pratique et le batelier sera toujours responsable)
- Dispositifs de gestion automatiques ou à distance visant à faire des économies au détriment de la fiabilité, de la régularité et de la sécurité et le plus souvent accompagné de réduction d'horaires incompréhensibles sur les petits canaux avec des automatismes qui doivent s'arrêter à midi (sans doute pour déjeuner et reprendre des forces !!).
- Volonté de passer certaines voies à l'exploitation 24h sur 24 présenté comme le summum du développement, sans même garantir des lieux de stationnement et sans souci de ce que cela suppose de détérioration de la vie et de la santé des exploitants déjà surexploités.

Mais curieusement, dès qu'il s'agit de mettre du mieux, il n'y a plus personne !

- **La refonte des contrats types est au point mort depuis 2010 et la mise en place de la partie réglementaire en panne depuis 2012.**
- **Les pouvoirs publics laissent pendant ce temps les donneurs d'ordre persévérer dans les abus de position dominante et le non respect des règles commerciales.**

DERNIERE MINUTE : VOIR PAGE SUIVANTE

Nous recevons à l'instant l'avis batellerie sur la tolérance des dimensions de bateaux

Monsieur Papinutti,

Nous recevons ce jour, par personnes interposées l'avis à la batellerie cité en objet: force est de constater une nouvelle fois que le Syndicat LA GLISSOIRE ne fait pas partie des destinataires d'une majorité de services de l'Etablissement VNF.

Concernant le contenu de cet avis, il est en contradiction avec les engagements que vous avez pris à la réunion du 21 Octobre de mettre en place une disposition provisoire pour une durée de 6 mois, le temps estimé par vous même nécessaire à l'examen des points singuliers.

Cet avis laisse peser la menace de sanctions (voire d'immobilisation) à l'égard des exploitants de bateaux hors gabarit, au delà des tolérances définies et qui ne disposeraient pas d'une autorisation spéciale de transports (AST): cela dément toutes les affirmations émises sur le maintien des tolérances antérieures effectives et liées à l'inexactitude des dimensions imprimées dans les anciens RPP et reprises dans les récents RPP.

Cet avis ne mentionne par ailleurs pas la mise en place du dispositif d'identification des points singuliers telle que convenue à la réunion du 21 Octobre.

Nous vous renouvelons notre demande que toute sanction soit écartée jusqu'à la mise au point définitive des RPP, qu'il soit donné instruction aux forces de police d'agir de façon pédagogique et non coercitive et que l'engagement soit pris de ne pas réduire le gabarit des ouvrages en cas d'intervention d'entretien ou de rénovation.

Le secrétaire national de la Glissoire, Jacques DELHAY

23 octobre 2014

Mesure temporaire

**Tolérance sur les dimensions maximales des bateaux
admis à circuler sur le réseau à petit gabarit**

Mesure temporaire d'exploitation prise par Voies navigables de France, gestionnaire de la voie d'eau, en application de l'article L. 4241-3 du code des transports et du décret n° 2012-1558 du 28 décembre 2012 (article 1^{er}, 5^e).

Mesdames et Messieurs les usagers de la voie d'eau sont informés de la mesure temporaire suivante :

Considérant que la plupart des règlements particuliers de police (RPP) pour les voies navigables à petit gabarit, qu'il s'agisse des RPP récemment entrés en vigueur depuis septembre 2014 ou des RPP antérieurs, reprennent les dimensions des gabarits standard pour les écluses (article 5) ou pour les bateaux (article 6), soit pour le gabarit Freycinet 39,50 m en longueur et 5,05 m en largeur,

Considérant qu'un nombre significatif de bateaux dépassant marginalement (en valeur relative) les gabarits standard utilise couramment le réseau à petit gabarit, sans qu'il soit constaté de difficulté générale ou d'incident notable qui seraient directement imputables à cette situation :

Les tolérances sur les dimensions maximales des bateaux admis à naviguer sur le réseau à petit gabarit géré par VNF, sans autorisation spéciale de transport, sont ainsi définies :

- + 1 mètre en longueur (soit 39,50 m pour le gabarit Freycinet),
- + 5 centimètres en largeur (soit 5,10 m pour le gabarit Freycinet).

Ces tolérances s'appliquent lorsque le règlement particulier de police reprend les dimensions du gabarit standard pour les ouvrages (article 5) ou pour les bateaux (article 6).

Elles ne s'appliquent pas aux points singuliers, au gabarit restreint ou aux dimensions spécifiques d'ouvrages que le règlement particulier de police mentionne le cas échéant.

Ces tolérances sont admises pour une durée d'un mois.

Il est rappelé qu'en application de l'article R. 4241-9 (1^{er} alinéa) du règlement général de police de la navigation intérieure, « Le conducteur veille à ce que la longueur, la largeur, le tirant d'air et le tirant d'eau de son bateau soient compatibles avec les caractéristiques des eaux intérieures et des ouvrages d'art, notamment la longueur, la largeur, le mouillage et la hauteur libre. »

Les conducteurs des bateaux dont les dimensions excèdent les valeurs standard, dans la limite des tolérances définies ci-dessus, sont invités à la plus grande prudence au passage des écluses, tout particulièrement lorsqu'ils empruntent un itinéraire pour la première fois.

Il est également rappelé que les bateaux hors gabarit, au-delà des tolérances définies ci-dessus, ne sont admis à naviguer que s'ils disposent d'une autorisation spéciale de transport (AST).

Mesdames et Messieurs les usagers de la voie d'eau sont invités à signaler à VNF (maintenance-exploitation@vnf.fr) toute difficulté éventuelle d'application de la présente mesure.

Le Directeur Général
de Voies navigables de France