ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
+31611887791
+31653801460
+31653190495
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

Tribunal Administratif de Paris,
7, Rue de Jouy,
75181 Paris-Cedex 04,
France.

Annexe Avis de Protestation d'ASV

« Explication concernant la protestation contre le nouveau Règlement Particulier de Police (RPP) et Règlement Général de Police (RGP)»

Opposant: Algemeene Schippers Vereeniging, Rotterdam. (NL)

Concernant:

1) Protestation contre le nouveau Règlement Général de Police (RGP) pour la navigation intérieure,
2) Protestation contre les nouveaux Règlements Particuliers de Police (RPP) pour la navigation intérieure,

Explication :
1) Dans la présente annexe nous justifierons notre argumentation sur les dispositions révisées concernant les dimensions maximales des écluses (ouvrages d'art), les hauteurs libres sous les ponts et mouillage des voies navigables, et, par conséquant, les dimensions limitées des bateaux, exclurent la flotte existante pratiquement sur plusieures voies navigables.

2) Nous voulons faire des propositions fondées concernant la mise au point du RGP et des RPP.

Dimensions des bateaux:
Pour certaines voies navigables, les dimensions maximales des bateaux sont déterminées sur 38.50 m. x 5,05 mètres, alors que la majorité (95 %) des bateaux a des dimensions plus importantes, ces dimensions vont jusqu'à 39,50 m. sur 5,20 m.

Depuis toujours ces bateaux ont pu passer partout sans problèmes, les plus récents datant de la fin des années '60.
Des problèmes se produisent seulement, que si il y a un manque d'entretien des bajoyers d'écluses, ceux-ci se serrent (deviennent plus étroit) ou ils s'effondrent. Dans certains cas le remplacement des portes d'écluses diminue les dimensions utiles des ouvrages d'art. (Même si cela ne produit pas de problèmes lors du passage).

La maintenance des écluses est avant tout la responsabilité de VNF (pour rappel le gestionnaire des voies navigables), qui maintenant semble mettre cette responsabilité sur le dos des bateliers et des entreprises le long des voies navigables, nous trouvons cette situation inacceptable.

Nous sommes d'accord avec la vision de la CNBA, stipulant, que les dimensions réglementaires des ouvrages d'art doivent résulter des dimensions de la flotte existante (qui

Pendant tout au moins 40 ans, y circule), c.à.d. au moins 39,50m. x 5,20 m. (sauf exceptions) pour le réseau Freycinet.

Nous comprenons, que la CNBA a exprimé son point de vue, que le règlement aurait dû simplement déterminer, que les dimensions des bateaux soient plus petites, que ceux des écluses (ouvrages d'art).

Pourquoi n'a-t-on pas suivi ces avis d'utilisateurs avisés ?

Quelques exemples:

Dimensions des écluses:

Le Canal du Loing:
Selon les nouvelles règles ils font 5,20 mètres de large et 39.10 mètres de long, mais les dimensions maximales autorisées des bateaux sont limités à 5.05 mètres x 38,50 mètres.

L'itinéraire Marne-Saône:
Sans marquer la longueur des écluses, la largeur autorisée est 5,10m. tandis que celle est maintenant ≺ inférieure à 5,06 mètres. Ce dernier semble positif pour la navigation commerciale, mais selon les nouvelles règles les écluses ne nécessitent seulement 5,10 mètres de largeur, alors que récemment c'était encore 5,20 m.

Mouillage des voies navigables :
L'adaptation des mouillages des voies navigables dans les RPP est un gros problème. ~~Sont~~ Le Canal du Loing, le Canal de Briare et le Canal latéral à la Loire réduits à 2 mètres de profondeur, au lieu de 2,20 mètres. En théorie, il serait admis maintenant de naviguer ici avec une profondeur de 2 mètres, au lieu de1, 80 m. anciennement. Mais la pratique nous enseigne, que l'on nous soumet à une marge de sécurité de 40 cm., par lequel, si un canal est réduit sur 2,00 m. (telle qu'arrive aussi maintenant), un bateau peut avoir un enfoncement maximal de 1,60 mètres. Cela signifie, que le tonnage de marchandise qu'un bateau pourra charger, sera considérablement réduit et évidemment aussi la rentabilité économique pour le marinier batelier. Encore plus grave, il devra refuser ces transports, parce que les marchandises par voie d'eau sont généralement traités en lots de 250 tonnes, +/- 5%, qu'il ne pourra plus prendre à cet enfoncement. Mais tout aussi important est, que le bateau ne passera plus sous les ponts, parce que celui-ci aura un tirant d'air trop important et même un bateau chargé devra démonter si possible sa timonerie.

En bref: si la limitation de profondeur ne rend pas impossible le transport fluvial, cette limitation rend le transport difficile à réaliser. Et tout cela est en rélation avec des choix, faits dans le passé par VNF: De faibles investissements dans l'entretien des voies navigables. Trop souvent, nous avons constaté, que l'argent va principalement autour des écluses et les voies navigables au lieu des ouvrages d'art et des voies navigables elles-mêmes.

Ainsi, nous appelons à garantir un mouillage de 2,20 mètres sur toutes les voies navigables.

Hauteur libre:
En plus de tout cela, sur le Canal du Centre la hauteur libre a été réduite de 3,70 à 3,50 mètres. Le tirant d'air permis est également réduit de 3,50 à 3,40 mètres. Vu les explications précédentes sur ce sujet, vous pouvez comprendre, que nous sommes en faveur du maintien d'une hauteur libre garantie de 3,50 mètres sous les ponts.

Algemeene Schippers Vereeniging
Zwartewaalstraat 37 * 3081 HV Rotterdam
+31611887791 * +31653801460 * +31653190495
info@algemeeneschippersvereeniging.nl

Heures de fonctionnement des ouvrages d'art:
La réduction des heures de fonctionnement des écluses mettra le transport fluvial dans une mauvaise position vis-à-vis les autres modes de transport. Des horaires entre 08H00 et 18H00, parfois même avec des arrêts de fonctionnement pendant la journée, donnent un temps efficace de navigation sur certaines voies d'eau de seulement 8 heures. La Seine n'est pas incluse dans le présent règlement, mais les heures de fonctionnement à la fin de semaine sur la haute Seine, une voie tellement fréquentée, sont vraiment curieuses: de 9h00 à 17h00, avec une pause de midi de 2 heures. Cela affecte sérieusement la position concurrentielle du transport fluvial.
Il faudra donc une harmonisation des périodes de fonctionnement allant au moins de 07H00 à 19H00.

Vitesse de navigation :
Exemple: Le Canal de la Marne au Rhin.
Dans le nouveau règlement, la vitesse pour la navigation commerciale est limité à six kilomètres/h., et pour la navigation de plaisance 8 km/h. Pour les passes étroites, les souterrains et les virages serrés, la limitation d'une vitesse maximale est de de 4 km/h. Auparavant, c'était pour n'importe qui à n'importe quel endroit six kilomètres par heure. Pour un bateau vide 6 km/h. n'est guère possible en raison de la sensibilité du vent et la manoeuvrabilité d'un tel bateau ~~à~~ ayant une faible vitesse de croisière. Il est à signaler que'une vitesse de 4 kilomètres par heure avec un bateau vide est excessivement dangereux.

Plus étonnant encore, que seule une distinction est faite entre l'embarcation de plaisance et bateaux, tandis que les bateaux de plaisance pourraient avoir les mêmes dimensions en tant que professionnel avec les mêmes propriétés de manoeuvrabilité...

Quant aux vitesses, nous demandons d'adapter les limites et les laisser ~~à~~ la décision au batelier dans le cadre de responsabilité et de la sécurité, compte tenu des conditions telles que, en rivière, l'influence du courant et l'état du bateau (à vide ou chargée, par exemple).

A titre d'exemple, nous faisons ici une proposition rélative à la vitesse sur le Canal de la Marne au Rhin :

Proposition de vitesse:
Canal de la Marne au Rhin:
--- Bateau chargé: limité à 6 km/h et, pour des virages serrés, passes étroites et souterrains une vitesse limitée à 4 km/h.
--- Bateau vide: limité à 8 km/h et, pour les virages serrées, passes étroites et souterrains une vitesse limitée à 6 km/h.
--- Embarcation de plaisance de plus de 20 mètres: Limité à 8 km/h. et, pour les virages serrées, passes étroites et souterrains une vitesse limitée à 6 km/h.
--- Embarcation de plaisance inférieure à 20 mètres: n'importe où limité à 8 km/h.

Gilet de sauvetage:
Nous tenons à dire que nous supportons une récommandation du port du gilet de sauvetage, mais nous opposons l'obligation actuelle du port du gilet de sauvetage. Nous voulons pointer sur le fait, qu'il existe un faible risque de chute par dessus bord, mais
Un risque important de s'accrocher avec un gilet de sauvetage dans les écluses (plus petites).

Interdiction de natation:
Nous entendons protester énergiquement contre l'interdiction de baignade.

Actuellement cette règle est aussi en vigueur sur les voies navigables pour les bateliers et l'équipage du bateau. Les bateliers et l'équipage sont habitués depuis des décennies d'utiliser les voies navigables également comme eaux de baignade, sans aucun incident majeur. Ils sont conscient des dangers des ces voies navigables, et en tiennent compte par la nature des choses. Par conséquent, nous demandons une exception de l'interdiction de baignade pour les bateliers et l'équipage.

AIS (FR.: SAI, Système d'Identification Automatique):
Nous sommes désagréablement surpris par l'obligation proposée d'AIS. Non seulement par des considérations concernant la protection des données à caractères personnels, mais aussi parce que, dans la situation d'une obligation, l'ensemble des utilisateurs des voies navigables pense pouvoir faire confiance à cet appareil, provoquant plutôt des situations dangereuses, que d'augmenter la sécurité. L'AIS est un outil, pas un équipement de navigation, dont le risque de non-fiabilité a été constaté à plusieurs réprises. En outre, surtout dans des zônes montagneuses, l'AIS ne fonctionne pas de manière efficace.

En outre, dans la situation d'une obligation pour la navigation commerciale, on compte de voir tout les utilisateurs de la voie navigable, ce qui n'est pas le cas, parce qu'il y aura toujours un grand nombre d'utilisateurs (mineurs) sans l'AIS, ce qui donne un faux sentiment de sécurité, provoquant des accidents lors de la navigation.

Navigation commerciale, question de priorité:
Nous soutenons avec fermeté la demande de la CNBA
1) de donner priorité à la navigation commerciale aux passages des ouvrages d'art et
2) de leur permettre explicitement de débarquer ou embarquer des membres d'équipage dans ces ouvrages d'art.

Nous croyons aussi, que c'est une bonne idée, que dans chaque RPP, une liste de postes d'amarrage adaptés aux bateaux commerciaux (chargés) sera incluse.

Signé:

Sunniva Fluitsma

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)
+ 31 611 88 77 91
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
Souscrit par:

ONS RECHT NOTRE DROIT