



Un flot d'idées pour la voie d'eau

Les récentes crues dans le centre de la France, les grèves successives à la SNCF, le plan Vigipirate renforcé par l'état d'urgence prolongé, le coût du baril de pétrole, etc... autant de situations contextuelles qui ne font pas progresser le trafic fluvial à ce jour en baisse, y compris même légère, dans les containers !

Mais que peut-on faire « pour inverser la courbe » dans ce climat ? Promofluvia propose :

I - D'INNOVER

Au cours du Pardon des Mariniers CNR et CFT ont présenté des recherches et des prototypes de nouvelles formes de transport, on



voit également dans les revues de nouveaux types de bateaux et de moteurs.

Le parc des bateaux est souvent ancien et il faut le rénover.

A ce titre, l'ouverture récente du nouveau canal de Panama (dont les maquettes des écluses ont été faites



par la CNR) permettant le passage à des porte-conteneurs de 9500 EVP va générer des flux nouveaux vers les ports européens.

II - DE DÉRÈGLER

Au cours du dernier voyage de l'ADR sur les ports du Rhin on a constaté



des rapports Villes-ports complètement différents : des quais ouverts à tous, des pistes cyclables dans les zones portuaires (même au pied des citernes de fuel), et il y a sans doute bien d'autres secteurs où des réglementations tatillonnes empêchent de se développer ; il faut adapter des normes environnementales.

III - D'INFORMER

Et c'est sans doute le secteur le plus important et le plus à notre portée. Que sait le grand public de notre domaine ?

En utilisant la demande de tourisme fluvial, seule niche en croissance, il nous faut accompagner toutes les initiatives allant dans ce sens.

La récente étude « Vivre le Fleuve », initiée par la RUL et pilotée par Promofluvia qui propose une immersion du voyageur dans le milieu des marinières et suggère d'accompagner la politique des Régions et du Plan Rhône grâce à « Viarhona » avec des unités flottantes ou pas, mais innovantes et en relation avec le fleuve.

De même l'Association « CAP sur le Rhône » imagine de distribuer des carnets de voyage et d'activités pour les enfants et les familles à travers son réseau de musées et d'entreprises pendant les vacances.

Une prochaine émission TV « des Racines et des Ailes » doit également traiter le sujet du bassin Saône-Rhône à la rentrée.

Ce ne sont que quelques pistes parmi bien d'autres initiatives qui ne résoudront certainement pas à elles seules la crise en cours depuis plusieurs décennies, mais elles participeront, peut-être, à une reconversion du secteur à plus long terme.

Le Comité de Direction

PROMOFLUVIA INFO

Réunions prévues au cours du
2^{ème} Semestre 2016

COMITE DE DIRECTION

8 septembre, 6 octobre, 3 novembre,
1^{er} décembre, 22 décembre

COMITE DE SUIVI

22 septembre, 20 octobre, 17 novembre, 15 décembre
5 janvier 2017, suivi des vœux et de la galette,

Rappel de quelques dates

2 mars : Assemblée Générale Medilinbport

1^{er} avril : Inauguration du simulateur en présence de
Mme AYRAUD, Présidente de la CNR

12 avril :: Assemblée Générale du CAF-discours de
M. LEANDRI et du Ministre des Transports

15 avril :: Journée- test du simulateur pour les pilotes

27 avril :: Assemblée Générale de l'association Seine-
Moselle-Rhône

20 mai : Salon fluvial de Saint-Jean-de-Losne -
Assemblée Générale de l'ANPEI

26 mai : Assemblée Générale de Promofluvia à Lyon
avec ballade commentée sur le canal de Jonage

30 mai : CA de Provoideau

3 juin : Inauguration de la 1^{ère} tranche du projet d'aména-
gement des berges du Rhône à « Ampuis » dont
notamment le bac à traîlle

4 et 5 juin : Pardon des Mariniers de Lyon

9 au 13 juin : Voyage de l'ADR « les ports du Rhin »

14 juin : Visite du simulateur par l'Académicien Erik
ORSENNA

15 juin : Rencontres régionales de la CNR à Ampuis

16 juin : Rendu de l'étude de faisabilité « Vivre le fleuve »

20 juin : Accueil dans nos locaux par le Directeur du port
de Lyon E. Herriot M. LANGENDORF d'une trentaine
d'étudiants Belges avec M. CHARLIER

21 juin : Assemblée Générale de l'OITC du Sud-Est :
exposé sur le corridor Marseille/Amsterdam

30 juin : Inauguration par VNF de différents travaux
effectués sur le canal du Rhône à Sète dans le cadre du
Plan Rhône

1^{er} juillet : Assemblée Générale du Cluster Logistique
Rhône-Alpes

1^{er} juillet : Rencontre « Transports ferroviaires de
marchandises » par le PLEH dans nos locaux

1^{er} juillet : Inauguration de la navette fluviale sur le canal
de Jonage

Réunion prévue à ce jour au cours
du 1^{er} semestre 2017

février 2017 : Salon Européen Euro Water Ways à Paris

FORMATION

Session de formation ASP à LYON
2^{ème} semestre 2016

3 et 4 octobre
24 et 25 octobre
28 et 29 novembre

Les sessions de formation ASP sont toujours autant
demandées

BREVES



M. Erik ORSENA, Ecrivain Académicien, Président de l'IAGF (Initiatives pour l'Avenir des Grands Fleuves) est venu visiter le simulateur le 14 juin 2016. Avec beaucoup d'humour il a testé la conduite assistée et est reparti émerveillé par la technique de simulation.

Le simulateur a été inauguré en grande pompe le 1er avril 2016 par Mme Elisabeth AYRAULT, Présidente de la CNR avec tous les partenaires CAF, CNBA, VNF, CEREMA, FLUVIA et PROMOFLUVIA.

Des portes ouvertes ont été organisées pour les pilotes et les partenaires en mai/juin. Les formations devraient débuter à la rentrée 2016



Au port des Roches de Condrieu le SYRIPEL se lance dans l'amélioration du port par la modernisation de l'aire de carénage prévue pour 15 bateaux avec tous les équipements nécessaires ; ensuite viendra une opération de dragage indispensable à l'accueil des bateaux, mais dans le respect des normes environnementales (en cours d'étude avec la DREAL);

En mai les silos de la plaine de Saône se vident pour partir vers le Sud dans les cales du MECESA et du TENNESSEE. C'est ainsi que pratiquement 4000 tonnes de céréales ont descendu le Rhône en 3 jours pour Arles et



Sète;

Quand on sait que 4000 tonnes transportés par le fluvial permettent d'éviter un fret routier de 220 camions sur l'axe Saône-Rhône, on comprend mieux l'intérêt écologique du transport fluvial.

La péniche « LE SONIC »

Les berges du Rhône et de la Saône dans Lyon sont des lieux privilégiés pour la vie nocturne et musicale des lyonnais, mais attention au tapage nocturne.



La Préfecture, à la demande des riverains vient de fermer, pour 15 jours en avril, cette jeune salle de concert flottante qui fêtait ses 10 ans sous le pont du chemin de fer.

Les amateurs de musique alternatives, rock, électro ou folk se sont mobilisés pour soutenir financièrement cet établissement .

Lyon CITY BOAT

Mais qui fait tourner la flotte de l'ex NAVIGINTER désormais promue sous l'appellation « Lyon City-Boat » ?



Depuis 2014 avec Jean-Marc PROVENT et Sylvain ROSIER (PDG), la dynamique collective qui progresse avec les 6 bateaux qui assurent l'essentiel du tourisme fluvial lyonnais. La financière Navig'Inter, nommée coup de cœur du jury des trophées du tourisme 2015 est ainsi récompensée de ses efforts et de sa ténacité.

Série noire pour les bateaux de croisière

La Saône a été cette année assez capricieuse; les crues en 2016 ont été à répétition au cours des mois d'avril et mai, ce qui a maintenu son niveau très haut, laissant sous le pont Kitchener moins de 6 m de tirant d'air ceci a provoqué le blocage pendant cinq jours de deux bateaux de croisière à Collonges-au-Mont-d'Or, des compagnies 'Avalon Poetry » et « Excellence Rhône » obligeant même



les pompiers à venir pour réalimenter les cuves en eau potable. Quant aux 200 touristes américains et suisses - allemands, ils en ont été quittes pour visiter en car les sites régionaux.

Un week-end, la Saône était même montée de 65cm en 3 heures submergeant l'écluse de Couzon, aléa imprévisible pour les croisiéristes contraints de s'arrêter et d'attendre !...

Les pannes de moteur sur le Rhône

Le bateau de croisière « Viking Delling » a stoppé brusquement sur le Rhône bloquant toute navigation; un pousseur est venu le remorquer jusqu'à Vienne (arrivée vers 22 h !).



Ces incidents heureusement sans gravité, semblent cependant se produire de plus en plus souvent, ce qui incite à promouvoir les formations des pilotes et les campagnes de sécurité pour intervenir rapidement.

NOS ADHERENTS NOUS PROPOSENT DES ARTICLES

1) L'Expérience de JOUFFROY D'ABBANS en 1783

Et

LA NAVIGATION A VAPEUR dans la Région Lyonnaise



C'est le titre d'un petit livre que possède PROMOFLUVIA dans sa bibliothèque. Avec sa couverture rouge et l'image d'une batellerie d'un autre âge, il a un petit côté désuet.

La curiosité nous pousse à l'ouvrir pour connaître le personnage de JOUFFROY D'ABBANS.

Originaire de Catalogne, la famille JOUFFROY se fixe en Franche-Comté vers la fin du Moyen-Âge. Elle compte notamment dans sa généalogie de hauts dignitaires du clergé et un bisaïeul dont la brillante conduite fut récompensée par Louis XIV érigeant en marquisat les terres d'ABBANS.

Entré dans l'armée, il fut emprisonné suite à un incident qui l'opposa à son colonel, il fut emprisonné. C'est en regardant par la fenêtre de sa cellule qu'il vit les dernières galères évoluant dans la baie de Cannes, et qu'il songea à trouver un système pour remplacer, à la fois les bras des rameurs et même les voiles. Libéré à la mort de Louis XIV, il abandonne la carrière militaire pour les sciences.

Différentes expériences eurent lieu pendant presque un demi-siècle. Déjà en 1776 à Baume-les-Dames JOUFFROY D'ABBANS avait lancé un pyroscaphe. En 1782, à Lyon, il fit mettre en chantier un autre pyroscaphe de 45m de long et 5m de large mu par une machine à vapeur. Le système de transmission employé pour faire tourner l'arbre moteur avait été très perfectionné, l'auteur avait remplacé les rames par des roues à aube de près de 5m de diamètre. La construction et la mise au point de ce bateau durèrent plus d'un an. Ce fut l'expérience de 1783; pendant ce temps JOUFFROY, mêlé à la vie lyonnaise, fit la connaissance d'une jeune fille originaire de Savoie, ils se marièrent le 10 mai 1783 à Ecully.

Autre expérience celle du 4 mars 1827. Un bateau à vapeur à double pression, stationné au bas du pont de la Guillotière à Lyon, a fait explosion en présence de nombreux spectateurs. Sur les 21 personnes à bord, 10 ont été sauvées. Ce qui, après 1830, n'a pas empêché la navigation à vapeur de prendre son essor sur la Saône et le Rhône.



Claude François, marquis de JOUFFROY D'ABBANS (1751-1832) ne connut de son vivant ni la gloire ni la fortune mais au contraire l'échec et la ruine. Ses différentes expériences furent cependant la véritable invention du bateau à vapeur avec les répercussions dans les domaines politiques et économiques

En 1983 pour le bicentenaire de l'expérience de 1783, de nombreuses manifestations eurent lieu en souvenir de l'éminent inventeur, dont une exposition à Lyon au musée historique de Gadagne.

Jacques SEIVE.

2) De l'Escaut à la Sarthe par la voie d'eau

Michel SABRE, notre fidèle ami et ancien correspondant pour la Bourgogne, nous a remis des textes qu'il avait rédigés en 1964, relatant le transfert « épique », du bateau CENOMANS depuis la Belgique jusqu'au Mans par des voies d'eau... pas toujours navigables! Michel SABRE était alors aux Transports Fluviaux du Maine et armait 2 bateaux dont le CENOMANS (ex EDRA) de 32m x 4m.70, 152 t et 110 CV.

Voici quelques extraits de cette aventure qui nous replonge dans l'ambiance d'une période révolue.

« Importer un automoteur de Belgique est chose aisée; l'expédier au Mans présente quelques difficultés. La batellerie de l'Ouest étant isolée du grand réseau français, seule la Loire non aménagée permet la jonction. Avant la guerre, plusieurs bateaux l'avaient empruntée à partir d'Orléans ou de Briare. Mais le canal d'Orléans ayant été déclassé depuis lors, l'axe le plus logique est maintenant interdit et il faut trouver un autre passage.

À Briare subsistent des écluses soit murées soit envasées et mesurant 30 m: le CENOMANS a 32 m de longueur. À Chatillon, une belle écluse de 40 m assure la descente en Loire, mais l'ouvrage intermédiaire est dans un tel état qu'il faut atteindre Saint-Satur où un sas de 30 m exclut encore le passage. Il reste alors l'embranchement Givry-Fourchambault où 2 bonnes écluses de 40 m sont en état de servir.

Le 3 janvier 1964, au poste frontière de Mortagne, à la jonction de la Scarpe et de l'Escaut, l'équipage prenait possession de l'EDRA devenu CENOMANS. Ce port fluvial a vu transiter en 1964 quelque 15000 péniches chargées. Cependant plusieurs écluses sur l'Escaut et la Scarpe étant encore en 40 m de long, seules les « Flamandes » de 300 tonnes peuvent naviguer, laissant les campinois de 600 tonnes et les bateaux internationaux de 1200 tonnes rayonner en Allemagne et Bénélux. Avec l'Escaut, noire, profonde, sous un ciel gris du Nord, commence pour l'équipage une longue expédition. Partout les usines se pressent sur le cours de la rivière.



Beaucoup de fabriques ont leur quai particulier; des grues ponts-roulants, sauterelles, suceuses, chargent et déchargent de ventrus automoteurs. À Valenciennes, aux Grands Moulins, pourtant sinistrés, des « Flamandes » sont en manutention. Plus loin, c'est Usinor traversé à la lueur sinistre des hauts fourneaux. Là, une armada s'allège de sable de fonderie et repart avec du plomb. À Bouchain, une dizaine de gabarres chargées de

betteraves attendent pendant que d'autres chargent du sucre. À Bassinrond, c'est un vieux bateau tracté qui s'emplit de cubes de ferraille pressée de récupération. Voici Denain où 30 bateaux chargent des charbons en tous genres. Cambrai où nous admirons au passage 3 pétroliers flambant neufs. Et puis voici le canal de Saint-Quentin avec son tunnel: 6 km, 9 heures sous terre... le grand canal du Nord commencé avant 1914 et qui doit soulager cette hernie n'est pas encore terminé. (Mis en eau le 15 novembre, il permettra de relier la région parisienne au Nord de la France en 22 h contre 45 précédemment.)

Et l'Oise nous accueille, c'en est bien fini de la lente navigation du Nord. Sur ce bel axe, depuis Janville la circulation est rapide et intense: Compiègne, Creil, Pontoise, ces 100 km sont effectués à 16 km/h et Conflans, la capitale de la batellerie, est atteint, d'où la Seine nous amène à Paris. Ici tout va vite; heureusement le code international règle cette ardeur et la police fluviale est sévère. De gigantesques pousseurs créent des vagues telles que le CENOMANS roule et tangué comme un chalutier. Il est fréquent aussi de rencontrer une automotrice de 300 tonnes pousser un chaland identique: le tout formant bloc, double tonnage avec frais d'un seul.

Puis c'est la banlieue Sud. Corbeil où les péniches de 300 tonnes chargées de blé sont vidées en 2h30 par suceuses. Il faut atteindre Saint-Mamès, le canal du Loing puis celui de Briare, pour retrouver le calme. En effet, les usagers sont plus pondérés et moins nombreux: 20 à 30 passages par jour. C'est la gamme des bateaux spécialisés: pétroliers, acidiers, pinardiers, ciment en vrac et les classiques charbonniers, sabliers et céréaliers. Les Hollandais repartent avec des bois en grumes et des traverses. Après Briare, le long du canal latéral à la Loire, on remarque beaucoup de réservoirs d'hydrocarbures et de docks silos à céréales. Des petites localités disposent d'un silo de 6.000 quintaux, simple bâtisse d'où sort un tuyau pendant sur le canal. Les cimenteries de Beffes ont 6 automoteurs équipés pour le vrac et en arment aussi quotidiennement d'autres pour le Sud, l'Est et la région parisienne. À Marseilles-lès-Aubigny, nous croisons 2 vieux bateaux de bois chargés de briques et qui sont tractés par... des mulets; les derniers berrichons sans doute.

Le 3 février, le temps de refaire le plein, d'embarquer un marinier de renfort, et nous voilà à Givry, à l'unique écluse de 40 m donnant en Loire. L'échelle marque plus de 1.60m et la décrue était amorcée. Nous n'avons ni carte ni guide et bien entendu, il ne fallait pas compter sur les balises! Il fallait donc piloter au bon sens et au flair avec de bonnes jumelles et rechercher les verses d'eau. En outre, un ami angevin recherchait à terre des renseignements qu'il nous transmettait par radio. Partis à 15 h, la nuit nous

arrêtait à La Charité.

Le lendemain, départ au jour: l'eau a baissé de 20 cm. Il faut faire vite. Ce sont Pouilly, Cosne, Briare, Gien, Sully qui passent rapidement; 4 hommes scrutent la rivière. Souvent c'est une petite grève que l'on n'a pas détectée: le bateau ralentit, le moteur donnait alors à plein et l'on repartait. Depuis le terre, on nous indiquait la meilleure arche de tel pont car la guerre 1939-45 a laissé d'importants et encombrants souvenirs. Nous venions « tout route » et, à moitié engagé, vite on débrayait: l'avant plongeait en relevant l'arrière...La nuit arrête le CENOMANS à 20 km d'Orléans, à Saint-Benoît.

Le 5 février, l'eau avait encore baissé. Cependant nous partions confiants, quand une demi-heure après le départ, c'était l'incident. À Chécy, une drague était amarrée des 2 bords; à nos coups de trompe, le personnel répondait par des signes amicaux... alors il nous fallait choisir la grève. Nous virions au treuil pendant deux heures pour en sortir et repartions par Combleux à l'embouchure du canal d'Orléans. Nous passions Orléans à vive allure, mais le pont de Beaugency, difficile à prendre, arrêta un peu notre élan. Voici Blois où une foule nombreuse nous observait. Un peu plus loin, une intuition nous poussait à corner pour un scrap à terre.

Rien ne bougeait, lorsqu'à 10 m de la proue un câble soudain émergeait et se détendait... Nous avions eu chaud. À Chaumont, la reconnaissance à terre nous indiquait la seule arche utilisable. La nuit tombait et nous gîtions à Veuves où le Ponts et Chaussées d'Orléans nous faisaient parvenir de bonnes cartes.

Le 6 février, l'échelle était à 1m. Nous passions Amboise d'où le fier château vit jadis les fameuses plates de Loire. À Montlouis, le pont SNCF était très difficile à prendre; nous croisons la lanterne de Rochecorbon créée pour la navigation du Grand Siècle et voici Tours où le pont Saint-Cyr fait une chute impressionnante. Luynes avec son château à quatre tours défilait avant Langeais où trois bras s'offrent: l'un fermé par un barrage à saumons, un autre par 3 dragues de front, mais le troisième, étroit et douteux, nous permit de passer après une promenade dans la ramure. La Loire devient majestueuse après Tours. Nous admirions la centrale de Chinon et à Montsoreau la patrouille à terre nous évitait le piège d'une fausse verse. À Saumur, les passants étaient au rendez-vous. À Gennevilliers, nous ne savions où passer tant le fleuve était large et calme: l'échelle enregistrait + 0m80... Il était temps d'arriver. Nous accélérions encore et passions très mal les Ponts-de-Cé: la maîtrise du pilote évitait la catastrophe, l'eau tombant en galerne. La nuit approchait et nous étions à Bouchemaine, le mariniers sur les dragues nous saluaient, c'était l'euphorie quand, à 3 km d'Anders, stop, panne sèche...et l'humiliation de rentrer à pied après avoir parcouru 300 km de Loire non navigable

en 3 jours!

Aux souvenirs de ce voyage se mêle une sorte d'incompréhension. Partout où la voie d'eau existe, elle est active, modernisée et adaptée aux besoins des régions dont elle facilite l'essor. Alors, à quoi sert donc la Loire? Elle fut certes terrible il y a cent ans, mais depuis lors, le reboisement a réduit l'érosion et les dragages incessants creusent chaque jour davantage son lit.

Quand la reverrons-nous reprendre sa place? »

Michel SABRE, 1964

LES FORMATIONS A LA NAVIGATION FLUVIALE (de nouveaux outils)

Pour mémoire Promofluvia assure chaque mois un à deux stages de deux jours permettant la délivrance de l'ASP (Attestation Spéciale bateaux à Passagers)



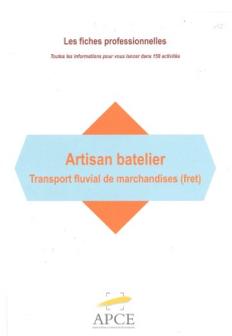
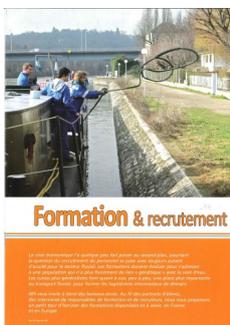
La **CNBA** vient d'éditer un dossier composé d'une série de fiches (CAP, Bac-Pro, TP, ASR, ASP, etc...)

Se former

Se professionnaliser

Se spécialiser

La revue **NPI** a publié un supplément « Formation et Recrutement »



L'**APCE** (Agence pour la Création d'Entreprises) a édité avec **Entreprendre pour le fluvial** un dossier «Artisan Batelier» constitué d'une série de fiches professionnelles

Pour mémoire le Lycée Professionnel les « **Catalins** » à Montélimar prépare aux métiers de la navigation sur son bateau école « Le Magellaan ».



DECES

Jacques LUQUET



En mémoire à Jacques LUQUET qui nous a quittés le 4 mars 2016, nous publions ci-après l'hommage qui lui a été rendu par sa famille lors de ses obsèques

« Jacques LUQUET est né le 4 mars 1931 à Lyon 2^{ème}. Fils unique il passera toute sa jeunesse entre Lyon et un petit village du Beaujolais, Chasselas; C'est sans doute là qu'il prendra goût aux choses simples, qu'il appréciera le calme et son attachement aux personnes discrètes mais sur qui l'on peut compter.

Puis ses études le conduiront à l'Ecole de la Mache au Bachut, où on lui inculquera la rigueur et le goût du travail. Ces valeurs ne le quitteront plus.

Il rentrera comme dessinateur industriel aux Ponts et Chaussées mais par sa persévérance et son abnégation, il passera de nombreux concours pour devenir ingénieur TPE. Sa carrière professionnelle s'achèvera brillamment comme directeur d'un important service au Conseil Général du Rhône, où il fut apprécié pour son efficacité.

Du côté familial, c'était un homme tout aussi discret mais très attentif à ceux qui l'entouraient et dont il se sentait responsable. Il épousa Jeannine LUQUET en 1953 avec laquelle il chemina jusqu'à la fin de sa vie. Ensemble ils se s e r o n t t é m o i g n é u n e m u t u e l l e a f f e c t i o n.

Ils n'ont pas eu d'enfant mais se sont occupés de leur nièce Valérie et de ses enfants comme de leur propre descendance, toujours à leurs côtés dans les bons comme les moins bons moments.

On se souviendra de Jacques LUQUET comme d'un homme fidèle en amour comme en amitié, préférant le travail aux honneurs, un homme discret mais sur qui l'on pouvait compter. »

Yves BORDEAU

Le Président fondateur de l'ANPEI créée en 1985, s'est éteint à 87 ans, Pierre PEETERS, actuel président lui a rendu hommage.

Michel ROCARD

Disparition d'un fervent défenseur de la voie d'eau

Nous avons entendu beaucoup de commentaires à la suite du récent décès de , le 2 juillet 2016. Peu ont insisté sur le rôle éminent qu'il a eu pour le transport fluvial.



En effet, Premier Ministre de 1988 à 1991 et alors maire de Conflans-Sainte-Honorine, il est à l'origine de Voies Navigables de France.

Partant de constats simples et évidents (« en France la voie d'eau ne comporte que des impasses », « il faut redonner sa chance à la voie d'eau », « il faut faire payer son eau à EDF », « il faut améliorer la formation », etc), Michel Rocard arrive à la conclusion qu'il faut regrouper au sein d'un même établissement les missions de gestionnaire de l'infrastructure (jusqu'alors assurées par l'État) et celles liées au transport fluvial (confiées alors à l'Office National de la Navigation) dans le but d'optimiser l'action publique et de favoriser ainsi le développement du transport par voie d'eau. Afin de doter le futur établissement de moyens d'intervention suffisants (les péages de navigation ne permettant pas, tant s'en faut, de couvrir l'entretien, l'exploitation et le développement des infrastructures), une nouvelle taxe est introduite par la loi de finances pour 1991 : la « taxe hydraulique ». Les statuts de l'établissement sont publiés au *Journal officiel* du 28 juillet 1991⁸.

VNF est donc alors un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial (EPIC), de droit privé. Il emploie du personnel de droit privé, essentiellement pour les missions à caractère commercial (perception des péages de navigation, gestion du « tour de rôle » et valorisation domaniale) et dispose des services déconcentrés de l'État (« Services navigation » et « DDE Mixtes ») pour l'exploitation et la maintenance du réseau et des ouvrages.

(La loi du 24 janvier 2012 fera évoluer VNF, à compter du 1^{er} janvier 2013, vers une « Agence nationale des voies navigables », établissement public administratif (EPA) disposant de la capacité de gestion de l'ensemble de ses agents.)

NOMINATION

Michel DOURLENT a été réélu Président de la CNBA



INFOS DIVERSES

A signaler en mai 2016 un n° spécial de la revue Fluvial : « Dossier RHONE » n° 262



La Compagnie des Canotiers (bateau + vélos) propose des « journées inoubliables » à Lyon ou à Avignon.

Renseignements :

[.contact@canotiersboatnbike.com](mailto:contact@canotiersboatnbike.com)

La Tour Passagère Théâtre Elisabethain est revenue en juin sur les bords de la Saône. Arrivée en péniche de Bâle après avoir traversé une centaine d'écluses en six jours elle a été remontée près de l'amphithéâtre de verdure.



PROMOFLUVIA

Tél/04.78.37.83.03

Fax.04.69.96.14.83

1bis rue de Dole

Port de Lyon Edouard Herriot
69007 LYON

Association loi de 1901

Directeur de la Publication :

Jean-François GROS

Responsable de la Rédaction :

Jean-Paul DUMONTIER

Bulletin réservé aux adhérents

Imprimé par nos soins

Dépôt légal à parution

ISSN 2116-1844

E-mail : promofluvia@wanadoo.fr

Site : <http://www.promofluvia.fr>